DOSSIER

ARMAMENTO Y PODER MILITAR

LOS ASES Y SUS AVIONES
PROTAGONISTAS Y ARMAS DE
LA SEGUNDA GUERRA
MUNDIAL

EX LIBRIS Scan Digit

The Doctor

http://thedoctorwho1967.blogspot.com.ar/

http://el1900.blogspot.com.ar/

http://librosrevistasinteresesanexo.blogspot.com.ar/

https://labibliotecadeldrmoreau.blogspot.com/

INDICE

LOS ASES Y SUS AVIONES

El Tipo XI de Louis Bleriot 1
El BE 2.ª de Charles Samson 2
El Short 184 de Charles Edmonds 3
El Fokker E-1 de Max Immelmann 4
El DH2 de Lanoe Hawker 5
El Sopwith 1 1/2 de Willy Coppens 6
El SE 5 de Albert Ball 7
El Albatros D III de Werner Voss 8
El Triplano Sopwith de Raymond Collishaw 9
El Nieuport 17 de William Bishop 10
El Fokker DRL de Manfred von Richthofen 11
El Fokker D VII de Rudolf Berthold 12
El Schuckert D III de Ernst Udet 13
El Phönix de Frank Linke-Crawford 14
El Spad S XIII de Edward Rickenbacker 15
El Sopwith Snipe de William Barker 16
El DH Giant Moth de Alan Cobham 17
El Supermarine S 6B de John Boothman 18
El DH Puss Moth de James Mollison 19
El Hawker Fury de George Bulman 20
El Curtiss Shrike de Horace Hickam 21
El Fokker D XXI de Eino Luukkanen 22
El Supermarine Spitfire de Alan Deere 23
El Messersmitt Bl 110 de Walter Rubensdörffer 24
El Messerschmitt Bf 109 de Adolf Galland 25
El Hawker Hurricane de Robert Stanford Tuck .. 26
El Gloster Gladiator de Pat Pattle 27
El Supermarine Spitfire de John Kent 28
El Dewoitine D 520 de Pierre Le Gloan 29
El Junkers Ju 87 de Hans-Ulrich Rudel 30
El Nakajima B5N2 de Mitsuo Fuchida 31
El Fairey Swordfish de Eugene Esmonde 32
El Curtis P40B de Claire Lee Chennault 33
El Grumman Wildcat de Edward O'Hare 34
Major General William Mitchell 35
El Dauglass Dauntless de J. A. Leppla 36
El Messerschmitt Bf 109 de Hans Joachim Marseille 37
El Mitsubishi Zero de Saburo Sakai 38
El Hawker Typhoon de Roland Beamont 39
El Lancaster de Guy Gibson 40
El Henschel HS 129 de Bruno Meyer 41
El Consolidated B-24 de Leon Johnson 42
El Short Stirling de Arthur Aaron 43
El Corsair F4U-1A de Gregory «Pappy» Boyington 44
El Messerschmitt Me 410 de Edouard Tratt 45
El Junkers Ju 88 de Principe Heinrich 46
El Mosquito DH de John Cunningham 47
El Yak-9D de M. V. Avdyeyev 48
El Thunderbolt Republic de Robert Johnson 49
El Lockheed P-38 de Richard Bong 50
El Focke-Wulf Fw 190A de Heinz Bär 51
El North American P-51 de Don Gentile 52
El Boeing B-17G de Frederick Castle 53
El Messerschmitt Bf 109 de Erich Hartmann ... 54
El Messerschmitt Bf 110 de Martin Becker 55
El Hawker Tempest de Pierre Clostermann 56
El Gloster Meteor de Eric Greenwood 57
El F-86 North American de Francis Gabreski 58
El Hawker Sea Fury de Peter Carmichael 59
El Hawker Hunter de Neville Duke 60
El Phanton de la McDonnell Douglas, de Randy Cunningham ..... y 61

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LOS GENERALES

Alexander, Harold 1
Anders, Wladislaw 2
Auchinleck, Claude J. E. 3
Badoglio, Pietro 4
Bradley, Omar 6
Budienny, Semen M. 7
Cavallero, Ugo 8
Chuikov, Vassili I. 9
De Gaulle, Charles 10
Eisenhower, Dwigt D. 11
Gamelin, Maurice 12
Giraud, Henri-Honoré 13
Graziani, Adolfo 14
Guderian, Heinz 15
Jodl, Alfred 16
Keitel, Wilhelm 17
Mac Arthur, Douglas 19
Malinovski, Rodion 20
Manstein, Erich von 21
Marshall, George C. 22
Messe, Giovanni 23
Montgomery, Bernard 24
Patton, George 25
Paulus, Friedrich 26
Rokossovsky, Konstantin 27
Rommel, Erwin 28
Rundstedt, Karl Gerd von 29
Schoerner, Ferdinand 30
Skorzeny, Otto 31
Student, Kurt 32
Taylor, Maxwell 33
Timoshenko, Semen 34
Hideki, Tojo 35
Vlassov, Andrei 36
Voroshilov, Kliment 37
Zukov, Georgy 38
Clark, Mark Wayne 39

LOS ALMIRANTES

Cunningham, Andrew B. 1
De Zara, Alberto 2
Doenitz, Karl 3
King, Ernest J. 4
Langsdorff, Hans 5
Lütjens, Gunther 6
Montbatten, Louis 7
Nimitz, Chester W. 8
Ozawa, Yisaburo 9
Raeder, Erich 10
Ramsay, Bertran 11
Yamamoto, Isoroku 12
Vian, Philip 13
Toyoda, Soemu 14

LAS ARMAS

Bren Carrier 1
Tanque ligero 7TP 2
Tanque de infantería modelo 2 «Churchill» 3
Tanque ligero 33/35 4
Tanque medio Lee modelo 3 5
Tanque Bistrochodny 6
Tanque medio M 13/40 8
Klimenti Voroshilov KV-1 (A) 1940 9
Tanque de combate Char B1-bis 10
Transporte blindado para tropas M3 11
Tanque medio «Char Somua S-35» 12
Tanque ligero Renault R-35 13
Vehículo blindado «Lince» 14
Panzerkampfwagen III 15
Mortero «Thor» de 60 cm. 16
Tanque SDKFZ 302 17
Josef Stalin-2 18
Vehículo de desembarco «Buschmaster» LVT 3 19
Medio autopropulsado cazatanques ISU-152 20
Jagdpanzer «Elefant» 21
Cazatanques autopropulsado M18 «Hellcat» 22
Cañón autopropulsado de 90/53 23
Tanque crucero «Cromwell» 24
Tanque medio M4 «Sherman» 25
Sturmgeschütz III 26
SU 85 27
PZKFW Ausf. VI «Riger» 28
PZKFW V «Panther» 29
Kfz 1/20 K2s «Schwimmwagen» 30
PZKFW VI B «Konigstiger» 31
Sonderkraftfahrzeug 251 32
Jeep Willys 33
BM-13 «Katiuska» 34
Tanque medio tipo 97 «Chi-ha» 35
Cañón de 8,8 cm. Krauss Mafei 36
Cañón medio autopropulsado SU-100 37
T-34/76 D 38
Cañones de los tanques de la II Guerra Mundial 39
Illustrious 40
Portaaviones «Aquila» 41
Submarino U-123 (Clase IX B) 42
L.C.M. 43
El Graf Spee 44
«Bismarck» 45
Destructores de las clases Tribal y K 46
Portaaviones «Hornet» 47
Crucero pesado «Chokai» 48
Crucero acorazado «Scharnhorst» 49
Crucero «Abdiel» 50
Acorazado «Yamato» 51
Destructores británicos Clase C 52

LOS ASES

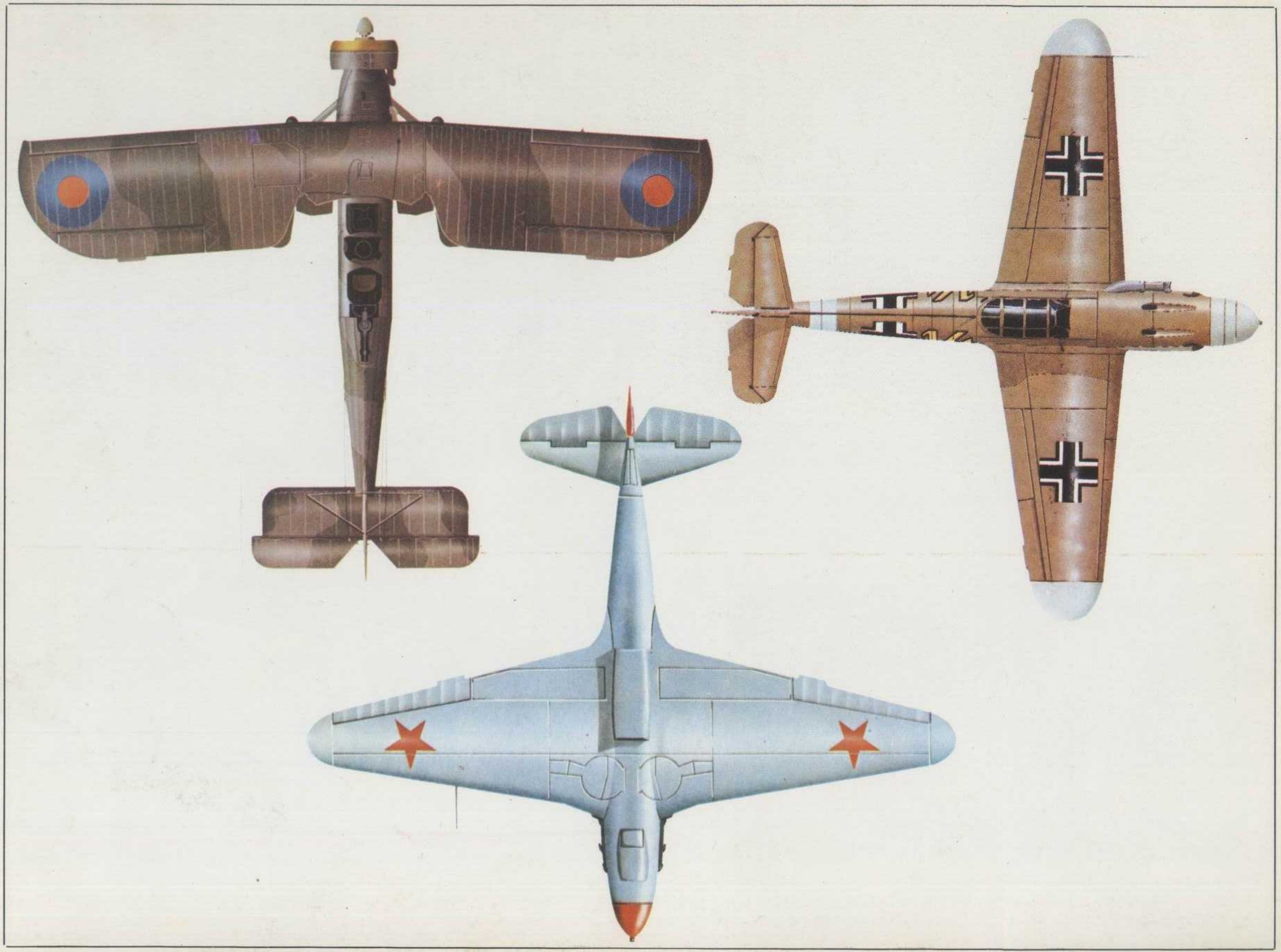
Y SUS AVIONES

Volumen especial dedicado a las grandes figuras de la aviación y los aparatos que les hicieron mundialmente famosos.

Página siguiente:

El Hawker Hurricane fue el avión más numeroso en las filas de la RAF durante la dramática batalla de Inglaterra del verano y el otoño de 1940.

LF363
LE D



Manfred Von Richtoffen, el «Barón Rojo», quizá el mayor mito de cuantos ases han existido.

LOS ASES Y SUS AVIONES

INTRODUCCION

El desarrollo de los aviones a partir de primeros de siglo dio paso a una nueva personalidad en el mundo militar: el piloto. Desde la Primera Guerra Mundial, los ases de la aviación militar —sobre todo los pilotos de caza— fueron un nuevo tipo de guerrero completamente inimaginable sólo unas décadas antes. La habilidad y la suerte de los mejores pilotos les proporcionó una cota de popularidad que a menudo sobrepasó la de los propios jefes de los ejércitos.

¿Quién ha sido el más destacado as de la aviación? Sería muy difícil encontrar un criterio de valoración generalmente aceptado, aunque sólo fuera por la disparidad de misiones y de conflictos, que alteran sustancialmente las posibilidades de un piloto. En lo que probablemente habría mayor consenso es en que el mayor mito continúa siéndolo Manfred Von Richtoffen, el «Barón Rojo», el piloto alemán as de la Primera Guerra Mundial (derribó 80 aparatos enemigos), que murió pocos meses antes de terminar la guerra en circunstancias que no están del todo claras.

La relación de pilotos más destacados no podría olvidar a otros dos pilotos alemanes: Hartman, el primer as de la aviación de caza de todos los tiempos, que durante la Segunda Guerra Mundial derribó nada menos que 352 aviones enemigos; y Rudel, piloto de los Stuka de ataque en picado y de la versión especial dotada con cañones antitanque, entre cuyas hazañas se cuenta el hundimiento del acorazado soviético Marat (en un ataque en picado le colocó una bomba en una chimenea, que partió el buque en dos) y la destrucción de algo más de 500 tanques rusos, los últimos de ellos cuando pilotaba con una pierna artificial.

Los sesenta pilotos más destacados y sus aviones se describen en estas páginas, que se inician con Louis Bleriot —el piloto francés que cruzó el Canal de la Mancha en 1909— y llegan hasta Randy Cunningham, el primer as de la guerra de Vietnam, que en un solo día fue capaz de derribar tres MiGs norvietnamitas.

Un Sabre F-86F, la espina dorsal de la fuerza aérea norteamericana en Corea.

Dimensiones

Desconocidas con exactitud

Motor

Anzani de 25 HP

Prestaciones

Velocidad máxima: alrededor de 72 km/h al nivel del mar.
Techo operativo: no se midió nunca.
Alcance: 64 km. aprox.

Tipo XI de Louis Blériot

Louis Blériot pasó a la posteridad tanto en su calidad de uno de los más tenaces pioneros de la aviación en una generación de arriesgados deportistas, como por ser el primer hombre que pilotó una máquina más pesada que el aire a través del Canal de la Mancha. Nacido en 1872, Blériot había dirigido un próspero negocio de fabricación de lámparas para automóviles antes de diseñar un ornitóptero portátil en 1902. A esta especie de aeronave le siguieron varios modelos más durante los cinco años posteriores y, aunque eran de estructura rígida y convencional, ninguno logró sostener a un hombre en vuelo. En 1907 produjo un atractivo monoplano, con un solo motor, fuselaje totalmente cubierto, elevadores y timón accionado por bisagra. El éxito al haber logrado un salto autopropulsado de algo más de quinientos metros convenció a Blériot de que en esa configuración residía la fórmula definitiva para mantener un vuelo sostenido, y ello a despecho de la casi unánime preferencia por los biplanos, de modo especial mantenida por los famosos hermanos Wright.

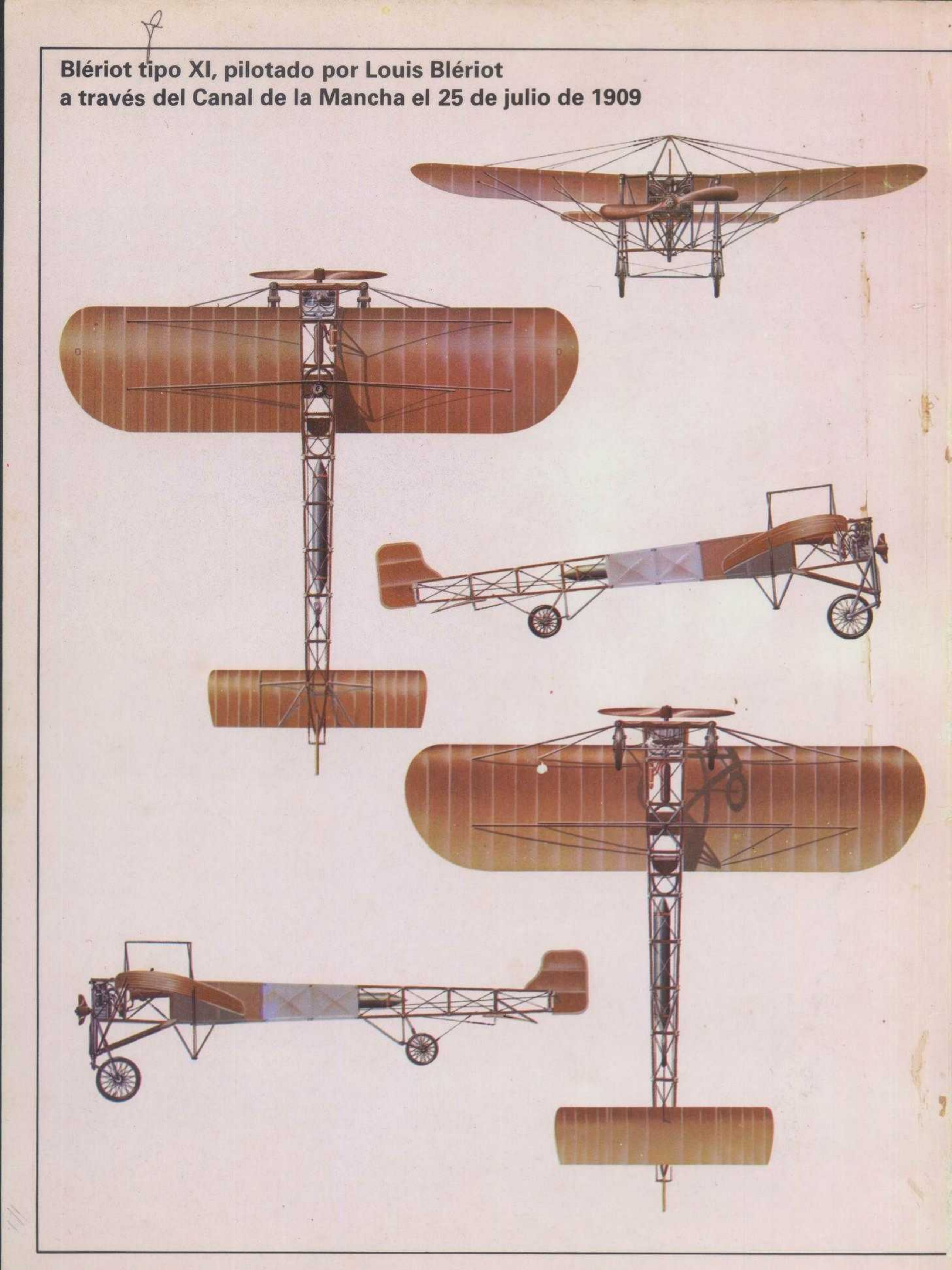
El aparato Número Ocho de Blériot siguió a los anteriores y quedó descartado, con él, el uso de la tela para recubrir el fuselaje; con este modelo ofreció varias exhibiciones públicas a lo largo de 1908. Alarmado por el progreso que ya habían logrado los hermanos Wright, especialmente en lo relativo al grado de control obtenido en su biplano, Blériot construyó tres aeroplanos más antes del final de ese año, y consiguió hacer un vuelo campo a través de 27 kilómetros.

Fue en el tercero de esos aeroplanos, su Tipo XI, en el que Blériot decidió recuperarse de parte de los gastos ocasionados por sus experiencias voladoras. El premio de mil libras esterlinas ofrecido por el «Daily Mail» al primero que atravesase el Canal de la Mancha pilotando un avión atrajo, naturalmente, a algunos de los aviadores más intrépidos. Entre ellos se encontraban un francés descendiente de ingleses, Hubert Latham; un ruso descendiente de franceses, el conde de Lambert y Louis Blériot.

El monoplano Tipo XI de Blériot se prepara para la travesía del Canal. La bolsa de flotación todavía tiene que ser colocada en el interior del fuselaje.

Latham fue el primero en intentar la travesía. Despegó en su monoplano *«Antoinette»* cerca de Calais en la madrugada del lunes 19 de julio de 1909. Sin embargo, un fallo del motor lo precipitó al mar después de haber cubierto unas siete de las 22 millas hasta Dover. El piloto fue rescatado por un destructor que seguía la aventura. A las 4,35 de la madrugada del 25 de julio, Louis Blériot, que no llevaba a bordo mapa ni sextante, despegó en su Tipo XI de Calais después de una somera comprobación del tiempo. Pese a perder el rumbo durante un rato y sufrir una momentánea pérdida de fuerza del motor, el intrépido aviador llegó a Dover e hizo aterrizar su aeroplano en un prado cerca del castillo. El tiempo borrascoso causó que, en el aterrizaje, se rompieran las ruedas y la hélice. Eran las 5,13 de la mañana.

Blériot tipo XI, pilotado por Louis Blériot a través del Canal de la Mancha el 25 de julio de 1909



Dimensiones
Envergadura: 10,68 m.
Longitud: 9 m.
Altura: 3,73 m.

Motor
Renault 70 CV

Prestaciones
Velocidad máxima: 113 Km/h.
Techo operativo: 3.050 m.
Autonomía: 3 horas.

Armamento
Una bomba o equivalente de 45 Kg.

LOS ASES Y SUS AVIONES (2)

BE 2a de Charles Samson

El más dinámico e influyente de los pioneros de la aviación naval británica, Charles Rumney Samson fue también un extravagante, intrépido y hábil piloto cuyas hazañas e incursiones en los primeros meses de la I Guerra Mundial fueron materia de incontables anécdotas que se hicieron legendarias en los medios de la aviación. Nacido cerca de Manchester en 1883, pudo haber llevado una vida de corsario en el mar como en los tiempos antiguos de no haber surgido por aquel entonces la aviación ejerciendo sobre él su fascinación a partir de 1910-1911. Tenía 28 años y era teniente en la Royal Navy cuando aprendió a volar pilotando un biplano Short en Eastchurch. Gracias a sus argumentos, el Almirantazgo accedió a crear una Escuela de Vuelo Naval en Eastchurch en 1911. Al año siguiente, Samson fue nombrado comandante del Ala Naval en el Real Cuerpo del Aire (Royal Flying Corps).

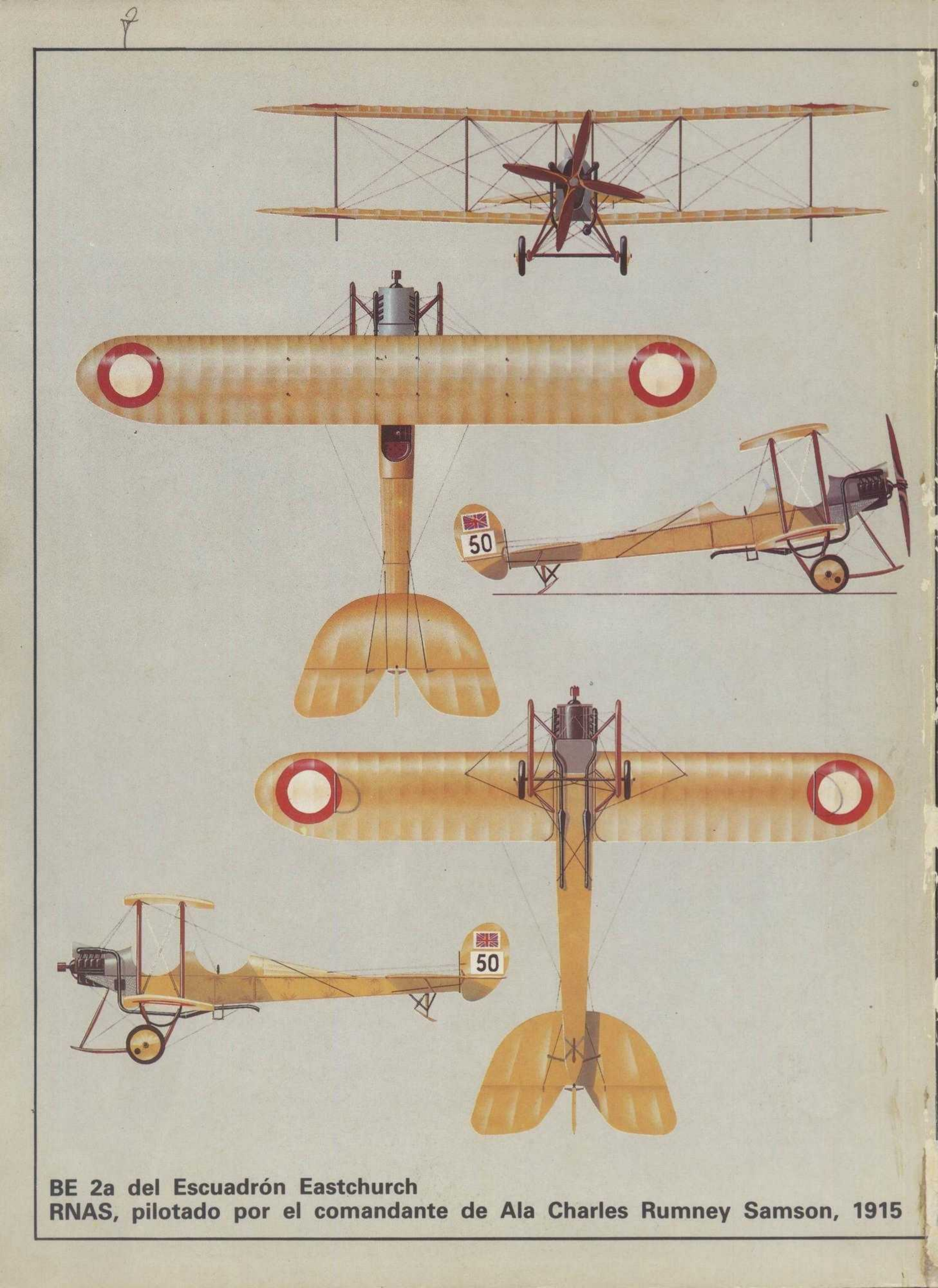
El estallido de la guerra motivó el desplazamiento a Ostende del Escuadrón de Eastchurch mandado por Samson. Se componía de dos BE, dos Blériot, un Bristol TB-8, un Farman Short n.° 42 y dos Sopwiths. Uno de los primeros mencionados, un BE 2a, seriado con el número 50, fue el aparato que Samson eligió para pilotar él mismo.

Cumpliendo órdenes de Winston Churchill, el Escuadrón Eastchurch emprendió vuelo a Antwerp para atacar los hangares de Zeppelin en Düsseldorf. El BE 50 estaba entre los aviones enviados allí, muy a pesar de Samson, que temió no volver a verlo más. Sin embargo, tras la caída de Antwerp el número 50 fue devuelto a Dunquerque, donde el Escuadrón Eastchurch tenía su base de operaciones. Armado con un fusil de balas incendiarias y bombas ligeras, Samson efectuó numerosas incursiones en las posiciones enemigas en Ostende, Zeebrugge y Middelkerke, así como algunos ataques ocasionales a dirigibles alemanes. Realizó estos vuelos como único tripulante, con la carlinga delantera ocupada por un gran depósito adicional de combustible.

Llamado de nuevo a Inglaterra en febrero de 1915, Samson recibió la orden de llevar el Escuadrón Eastchurch a los Dardanelos. Llegó a Tenedos a finales de marzo con un cierto número de Farman y su fiel N.° 50. Desde entonces quitó el depósito suplementario de gasolina de la carlinga delantera, y cuando se enroló como vigía para la artillería naval llevó consigo normalmente a un observador. Continuó pilotando su viejo N.° 50 muchos meses, y en septiembre realizó incursiones sobre Berghaz Liman y Kilia Liman.

Hacia el final de la guerra, Samson mandó el famoso hidroavión HMS Ben-My-Chree en operaciones en la costa de Siria y, en ocasiones, como jefe de ala, mandó la estación aeronaval de Great Yarmouth.

Arriba: Charles Samson fotografiado en la carlinga de su BE 2a en el escenario de los Dardanelos, cuando el Escuadrón Eastchurch fue enviado allí a principios de 1915.
Izquierda y abajo: Samson posa en su Nieuport biplaza antes de despegar para una misión de bombardeo contra posiciones turcas.



BE 2a del Escuadrón Eastchurch RNAS, pilotado por el comandante de Ala Charles Rumney Samson, 1915

Dimensiones

Envergadura: 19,36 m.
Longitud: 12,38 m.
Altura: 4,11 m.

Motor:
Sunbeam de 225 CV.

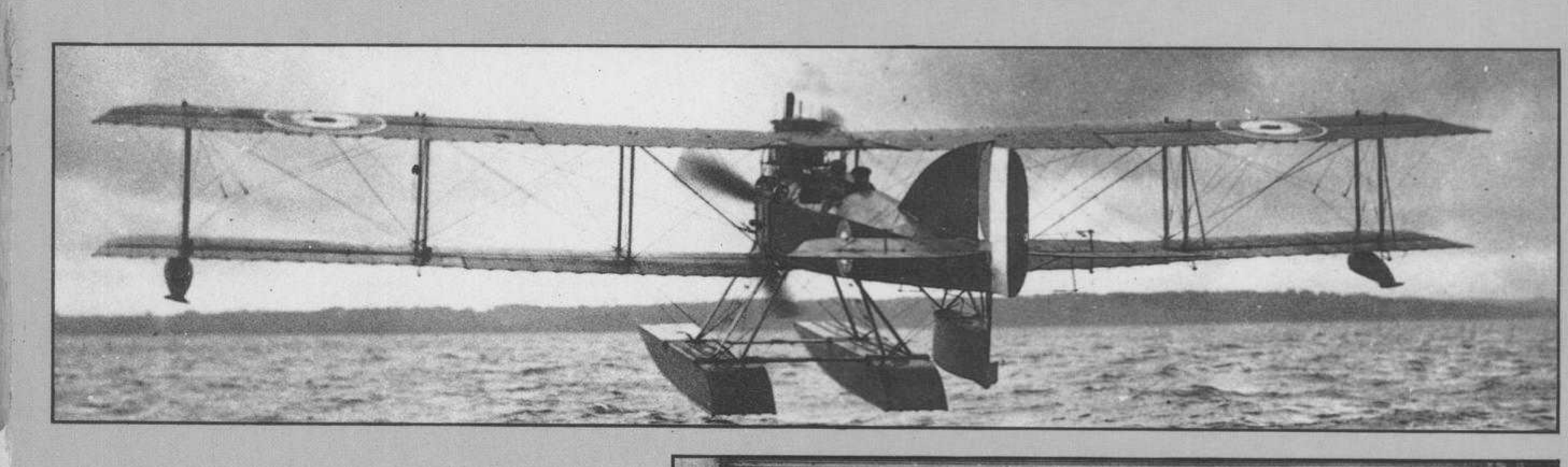
Prestaciones

Velocidad máxima: 120 km/h.
Techo operativo: 1.525 m.
Autonomía: 5 h. aprox.

Armamento: Una ametralladora Lewis. Carga máxima de bombas de 236 kg.

LOS ASES

Y SUS AVIONES (3)



SHORT 184 DE CHARLES EDMONDS

El primer piloto que hundió un barco enemigo mediante un ataque de torpedo en el mar fue el comandante de vuelo CHK. Edmonds, de la Royal Navy, pilotando un **Short** modelo 184 durante la campaña de los Dardanelos de 1915. Edmonds, nacido en Lymington, Hampshire, el 20 de abril de 1891, tuvo una larga y distinguida carrera, primero sirviendo en el Royal Naval Air Service y más tarde en la Royal Air Force. Se enroló en la Royal Navy en 1910 y aprendió a volar en la Bristol School, en Salisbury Plain. El 16 de abril de 1912 obtuvo el certificado número 206 del Real Aeroclub de Aviadores, muy poco después de haber vuelto del servicio como subteniente en la guerra de los Balcanes. Luego se ocupó de la Escuela Central de Vuelo de Upavon, Wiltshire, que fue transferida al Royal Naval Air Service en 1914. En el famoso raid llevado a cabo por siete hidroaviones británicos el día de Navidad de ese mismo año contra los hangares de dirigibles en Cuxhaven, Charles Edmonds pilotó un hidroavión Short, y aunque la incursión no fue propiamente un éxito, se infligieron algunos daños al enemigo en sus instalaciones; Edmonds fue condecorado con la Orden de Servicios Distinguidos.

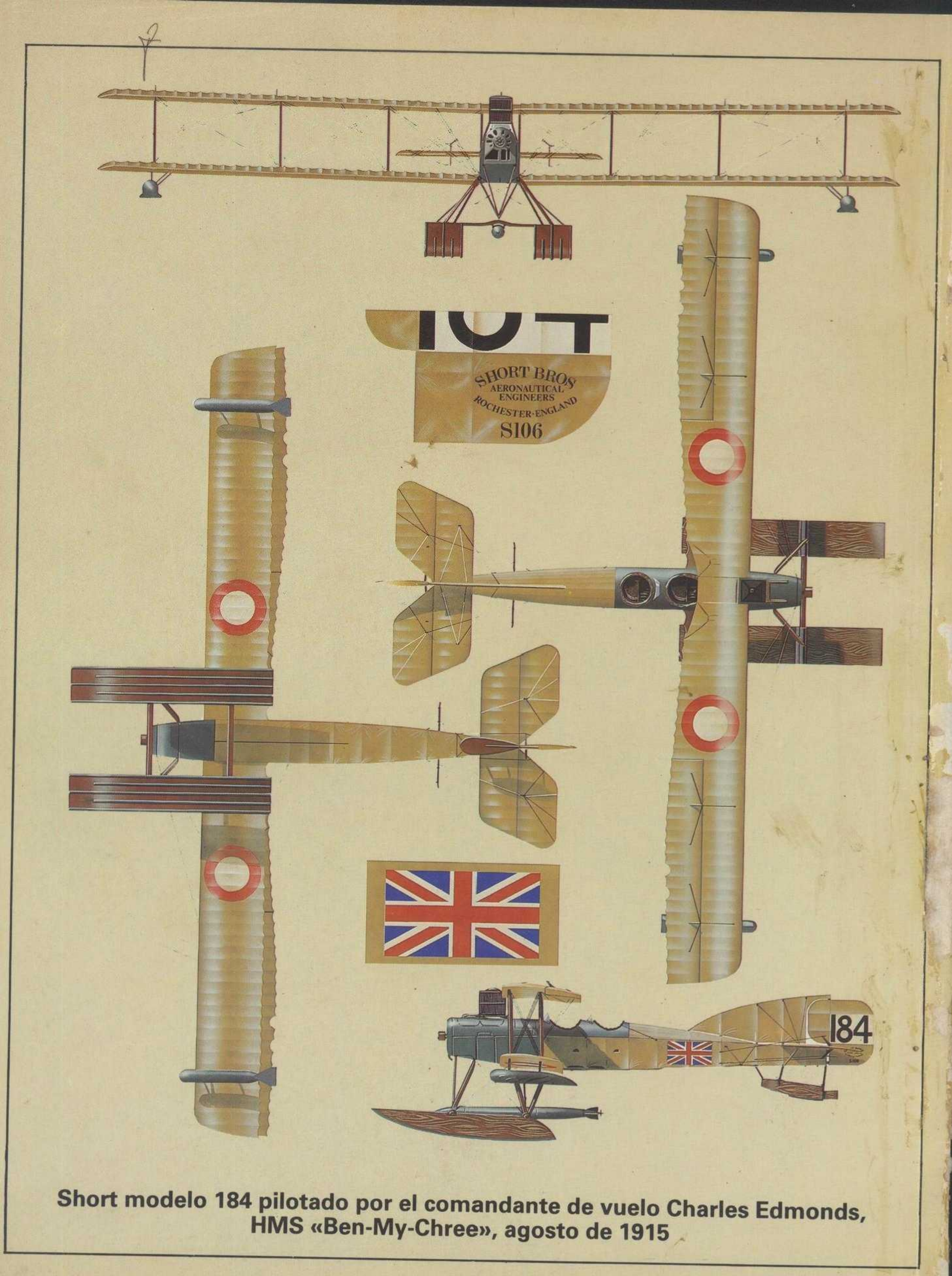
Winston Churchill aceleró todo lo posible las pruebas para que aviones pudieran transportar el torpedo naval de 14 pulgadas. Una de esas pruebas fue que el porta-hidroaviones HMS «Ben-My-Chree» —hoy convertido en vapor que cruza el Canal de la Mancha— fue enviado a comienzos del verano de 1915 con tres hidroaviones Short modelo 184 equipados con torpedos. El propósito era hundir los cruceros enemigos «Goeben» y «Breslau». Sin embargo, los pilotos tuvieron que contentarse con un objetivo menor. El 12 de agosto, Edmonds despegó del Golfo de Xeros con orden de atacar a los barcos enemigos. Sin un vigía —como su avión no podía subir por encima de los 180 m., sólo lo cargó con un torpedo y combustible para 45 minutos— cruzó la península de Bulair y encontró un transporte turco de 5.000 toneladas anclado en Injeh Burnu. Perdiendo altura hasta sólo 4,6 m. por encima del agua, liberó el torpedo para que recorriese unas 300 yardas y consiguió un impacto directo que hundió el barco enemigo. Más tarde se dijo que el barco ya había sido tocado por el submarino **E-14** cuatro días antes.

Volando de nuevo en el prototipo **Short 184,** el 17 de agosto Edmonds atacó y torpedeó con éxito el barco central de un convoy de tres transportes turcos en Ak Bashi Liman. El mismo día, otro piloto de Short, el comandante de vuelo G. B. Dacre, torpedeó un gran remolcador enemigo en False Bay lanzando su torpedo mientras reposaba sobre el agua cerca del blanco, ya que el avión no podía despegar con el peso del proyectil; el remolcador hizo explosión y entonces Dacre ya pudo regresar a «Ben-My-Chree».

Por estas hazañas, Edmonds recibió una mención de honor. Permaneció en la Royal Navy hasta poco después del armisticio, y fue trasladado a la Royal Air Force. Sin embargo, acompañó a la Misión Naval Británica a Grecia los años 1927-29, siendo promovido al grado de capitán de grupo a su regreso. Cuando estalló la Segunda Guerra Mundial estaba destinado en el Ministerio del Aire bajo las órdenes del capitán de grupo John Slessor, en la Dirección de Planes. En 1942 fue ascendido a vicemariscal del aire; fue después comandante del Imperio Británico y, en 1944, fue Oficial del Aire (Administración) de las fuerzas expedicionarias aliadas en la época de los desembarcos de Normandía, que decidieron el conflicto.

Foto superior: Tres hidroaviones Short 184 fueron embarcados a bordo del «Ben-My-Chree» en 1915, y fueron a los Dardanelos, donde Charles Edmonds realizó su histórico ataque de torpedo.

Foto inferior: La tripulación del barco reunida, fotografiada en el muelle. En el centro del grupo están los pilotos del Short Edmonds, Malone y Dacre.



Short modelo 184 pilotado por el comandante de vuelo Charles Edmonds, HMS «Ben-My-Chree», agosto de 1915

LOS ASES
Y SUS AVIONES
(4)

Prestaciones

Velocidad máxima: 130 km/h.
Techo operativo: 3.000 m.
Autonomía: 1 $^1/_2$ h.

Dimensiones

Envergadura: 9,52 m.
Longitud: 7,2 m.
Altura: 2,4 m.

Armamento

Una ametralladora Spandau.

Motor

Oberursel de 80 HP.

Fokker E-I de Max Immelmann

Con su amigo íntimo y rival Oswald Boelcke, Max Immelmann creó una leyenda en la historia de la aviación que jamás ha sido superada. Estos dos hombres fueron los primeros en personificar con éxito la figura del piloto de guerra. El **Fokker Eindecker** con ametralladora disparando a través de la hélice fue considerado durante muchos meses, en un período crítico de la Primera Guerra Mundial en el frente occidental, como un aparato invencible.

Nacido en la antigua ciudad sajona de Dresde el 21 de septiembre de 1890, Max Immelmann fue admitido en la Fliegertruppe con una misión el 12 de noviembre de 1914. Tras asignársele un puesto de primera línea, en abril del año siguiente recibió la orden de unirse a la Feldfliegerabteilung 10, una unidad de artillería con base en Vrizy. Quince días más tarde regresaba a Alemania, donde fue destinado a la Feldfliegerabteilung 62, sirviendo en Döberitz bajo el mando del veterano piloto de combate Hauptmann Hermann Kastner.

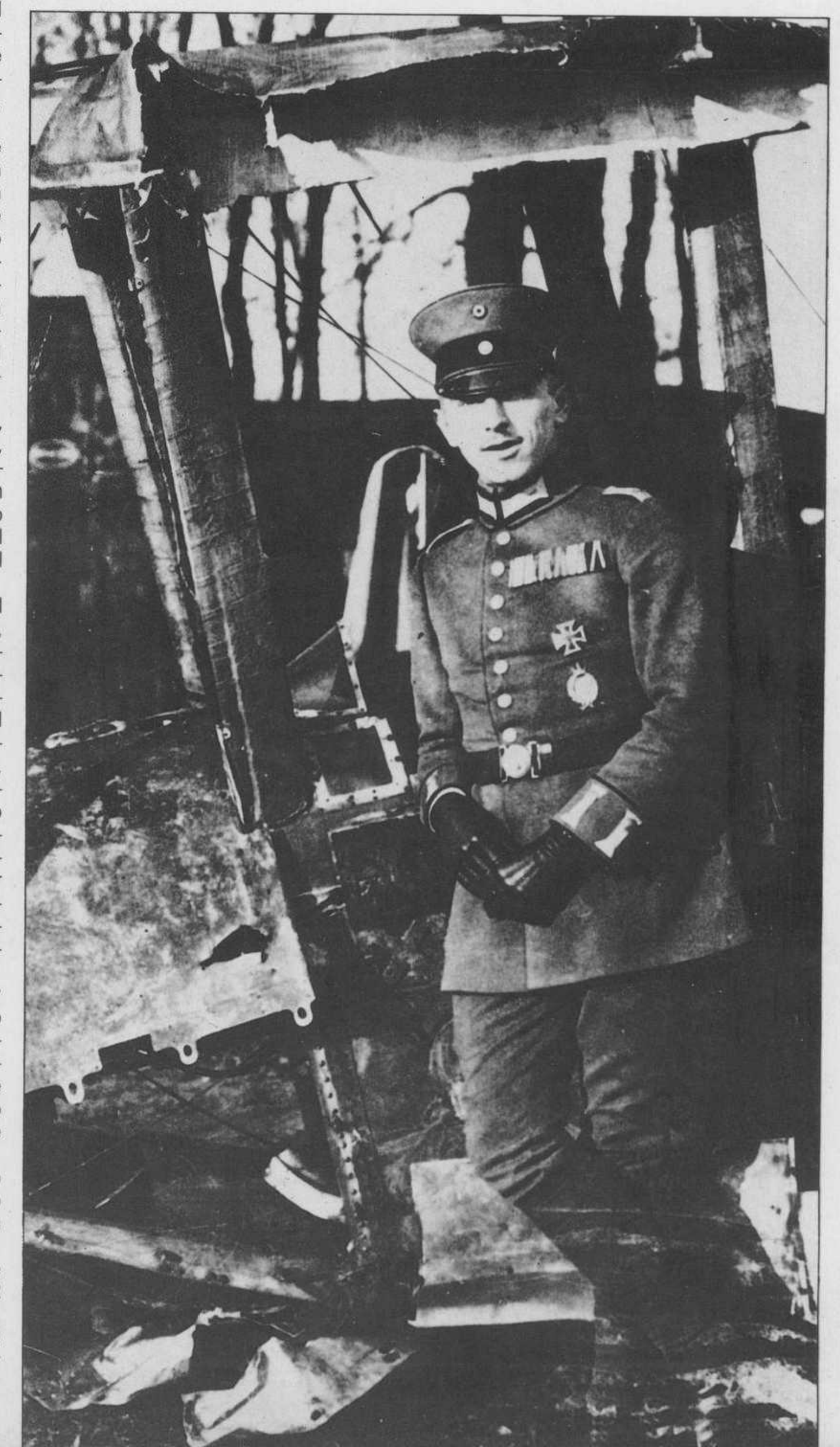
Al llegar el frente hasta Douai el 13 de mayo, Kastner se dedicó a instruir a Oswald Boelcke, uno de sus pilotos, en las sutilezas de los primeros cazas monoplanos **Fokker,** que estaban siendo entregados por entonces. Boelcke, uno de los once pilotos cualificados para volar el **Fokker,** pasó el turno de sus conocimientos al joven Fahnrich Immelmann.

El 14 de julio Immelmann fue ascendido al grado de teniente suplente y, el 31 de julio, pilotó un **Fokker** por primera vez. Al día siguiente, a los mandos del aparato número 3/15, derribó a su primera víctima. Después de que Boelcke, pilotando otro **E-I,** hubiera abandonado el combate al habérsele encasquillado la ametralladora, Immelmann atacó al avión británico, probablemente un **BE-2 c,** pilotado por el teniente William Reid. Tras un largo y encarnizado combate consiguió forzar a su oponente a descender hasta que se estrelló. El aparato británico estaba prácticamente indefenso al carecer de un vigía en la boca de las bombas, y el motivo de que Immelmann tuviera tantas dificultades para abatirlo fue que su propia ametralladora se encasquilló por tres veces.

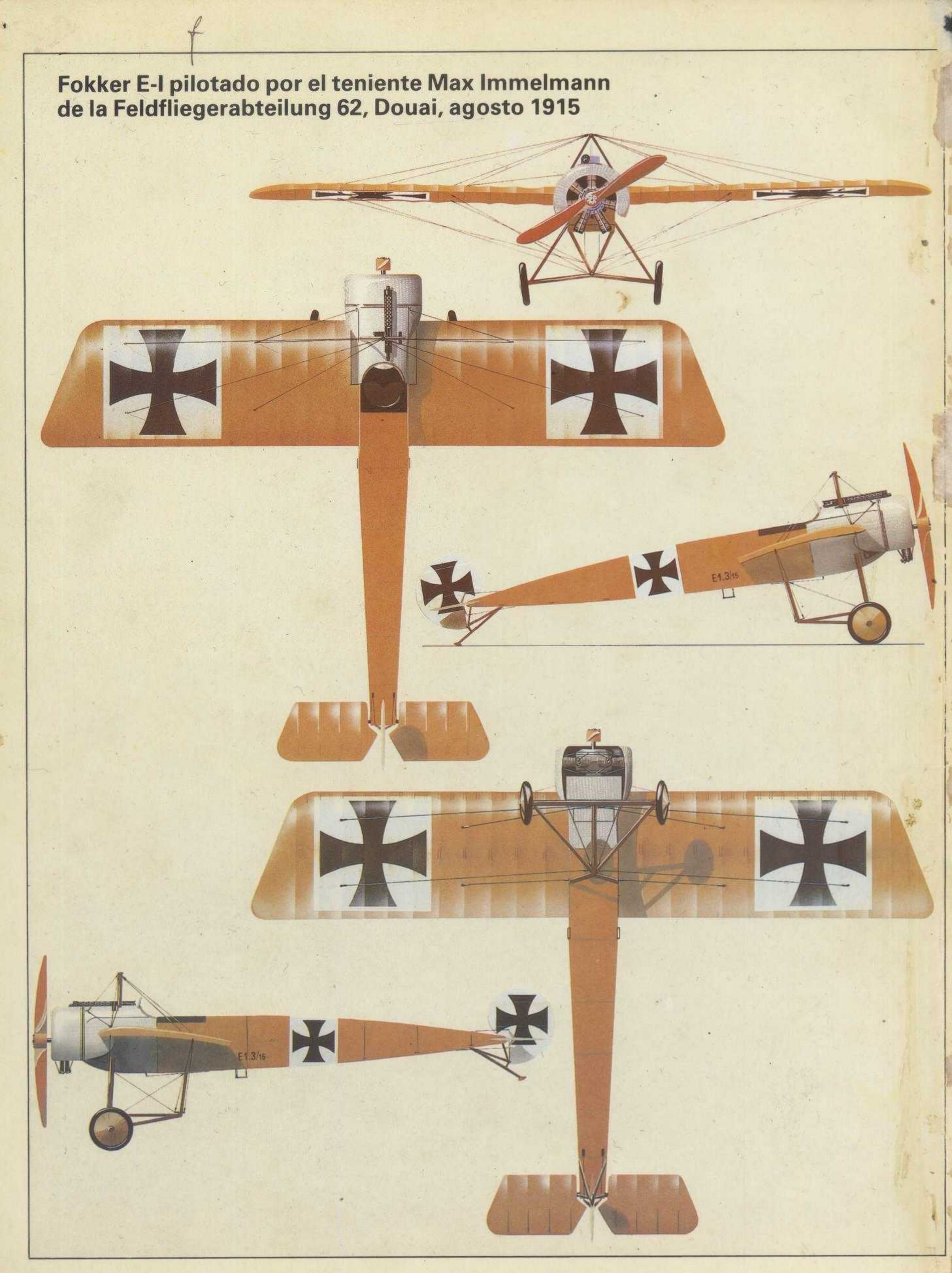
Durante un corto período Immelmann y Boelcke continuaron volando y combatiendo juntos, pero este último fue destinado en septiembre a una misión de escolta de un bombardero, e Immelmann quedó como único piloto de caza defendiendo el área de Lille. Condecorado con la codiciada «Pour le Mérite» en enero de 1916, fue el creador del «giro Immelmann» —similar en muchos aspectos a un giro lento hacia arriba como medio «loop»—, que utilizó con buenos resultados para colocarse en la cola de su oponente.

El **Halcón de Flandes** cayó el 18 de junio de 1916 en el curso de una batalla contra un **FE-2 b** biplaza del escuadrón de la RFC número 25. Su avión fue visto alcanzado en el aire, y se atribuyó su derribo al teniente G. R. McCubbin y al cabo J. H. Waller. Sin embargo, los alemanes establecieron que el mecanismo de disparo Schneider había fallado —como ya había ocurrido dos veces antes en el **Fokker** de Immelmann— y que en realidad lo había destrozado su propia hélice.

El teniente Max Franz Immelmann junto a una de sus víctimas, un **BE-2.** *Se le atribuyó la destrucción de quince aviones aliados.*



Fokker E-I pilotado por el teniente Max Immelmann de la Feldfliegerabteilung 62, Douai, agosto 1915



Dimensiones
Envergadura: 8,61 m.
Longitud: 7,68 m.
Altura: 2,91 m.

Motor
Gnome Monosoupape de 100 HP.

Prestaciones
Velocidad máxima: 150 km/h.
Techo operativo: 4.270 m.
Autonomía: 2 $^{3}/_{4}$ h.

Armamento
Una ametralladora Lewis.

LOS ASES Y SUS AVIONES (5)

DH2 de Lanoe Hawker

Pionero y as británico del combate aéreo, y máximo exponente del espíritu de lucha en el Royal Fliyng Corps durante la sangrienta batalla del Somme, Lanoe George Hawker fue también el primer piloto de guerra que obtuvo la Cruz de Victoria (Victoria Cross). Nacido en el seno de una familia de marinos en 1890 en Longparish, Hampshire, Hawker obtuvo el título en Royal Engineers en 1911 y aprendió a volar por su cuenta en la escuela Deperdussin, en Hendon, obteniendo el certificado de aviador del Royal Aero Club número 435 el 4 de marzo de 1913. Estudiaba en la Escuela Central de Vuelo al estallar la guerra y fue llamado al 6.° escuadrón inmediatamente después de acabar el curso en la ECV.

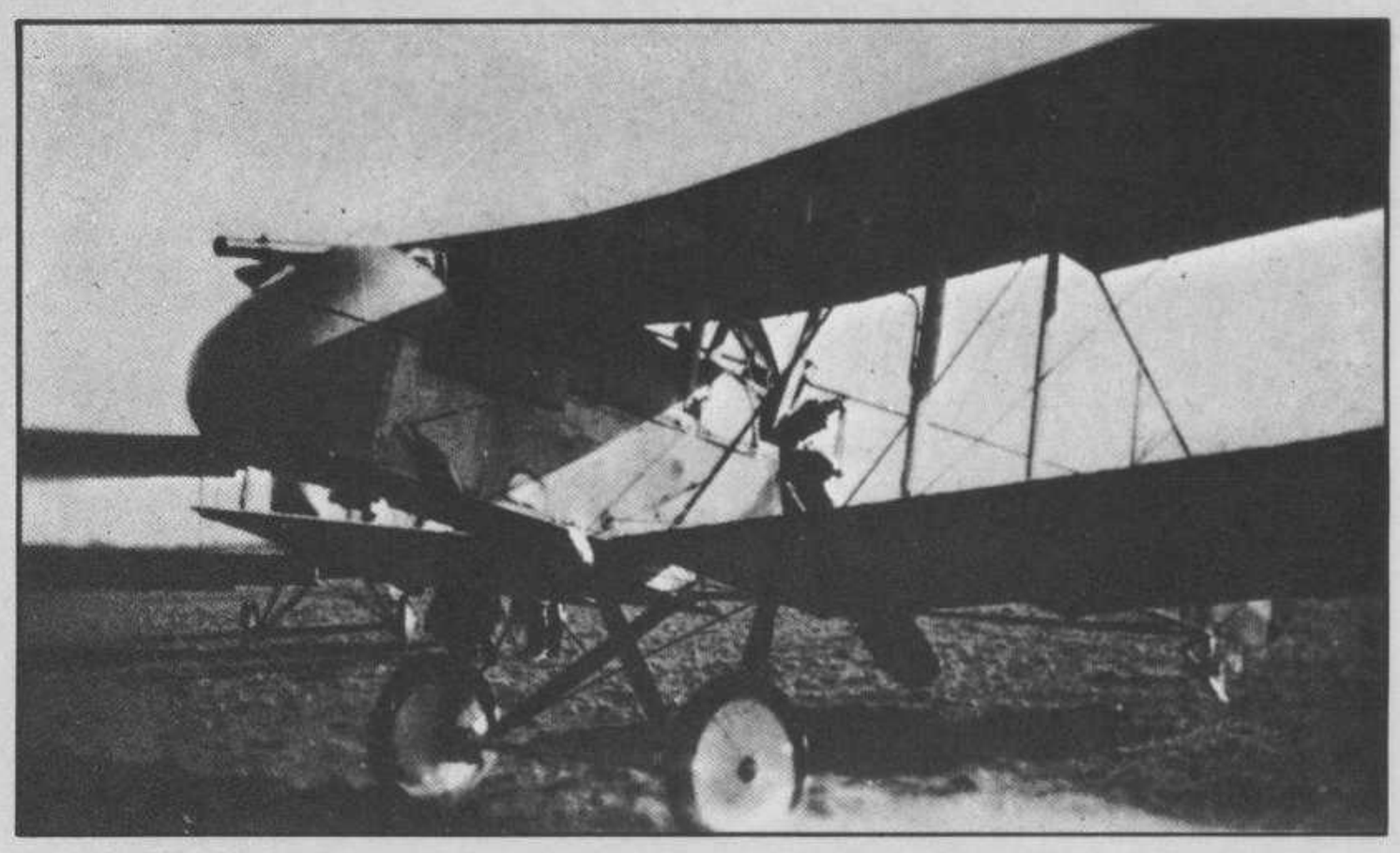
Por su característica agresividad en sus salidas contra el enemigo recibió la Orden de Servicios Distinguidos después de un ataque que realizó con granadas contra el Zeppelin anclado en Gontrode el 18 de abril de 1915, una hazaña que también le valió el ascenso a capitán y el mando del Ala A del 6.° escuadrón. Por aquel entonces, el único armamento que llevaba para el combate contra los aviones alemanes era una carabina y su revólver reglamentario, pese a lo cual derribó cuatro aparatos enemigos.

En junio de 1915, se asignó a Hawker un caza **Bristol.** Con la ayuda de su mecánico E. J. Elton le instaló una ametralladora Lewis de manera que hiciera fuego por fuera del arco de la hélice. Con éste y otros aviones armados de manera similar, abatió otros cinco aparatos alemanes, dos de los cuales fueron vistos estrellarse envueltos en llamas. Por estas gestas —completamente inigualadas por otros pilotos aliados en aquel tiempo— Hawker fue condecorado con la Victoria Cross el 24 de agosto de 1915.

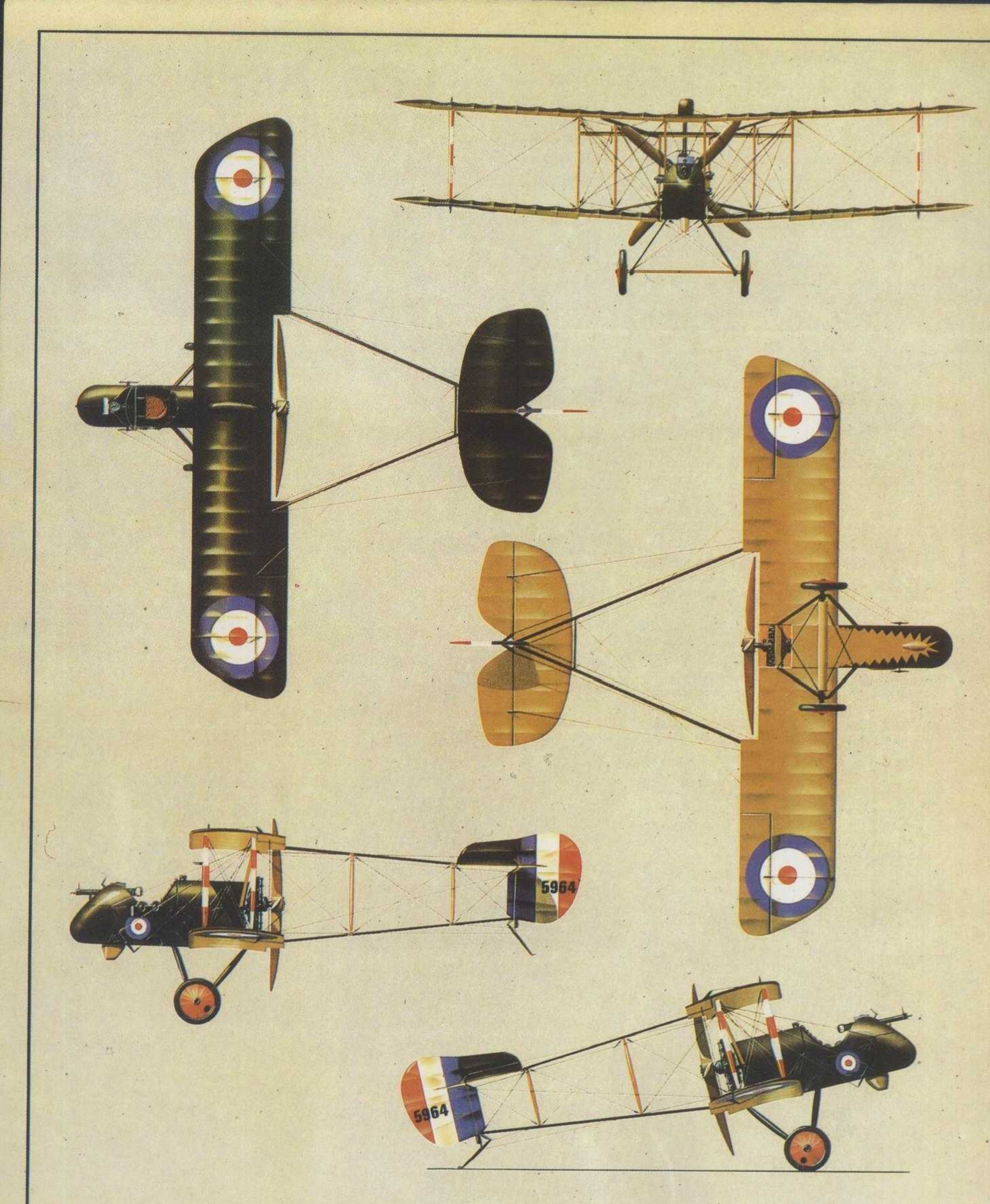
Fue por entonces cuando los alemanes introdujeron el **Fokker Eindecker** con una ametralladora que proporcionaba una considerable ventaja en combate. Para contrarrestar eso, el Royal Fliyng Corps introdujo el **De Havilland DH2** y, el 28 de septiembre, Lanoe Hawker, ascendido al grado de mayor, recibió en su casa por correo la orden de tomar el mando de la primera unidad equipada con estos aparatos, el 24.° escuadrón, que se acababa de formar en Hounslow cuatro semanas antes. Aunque el pequeño **DH2** probablemente puede reclamar el honor de ser el verdadero primer avión británico de combate, poseía no pocas desventajas; era relativamente lento y demasiado propenso a barrenar, y además la colocación trasera del motor privaba al piloto de su habitual fuente de calor. En cambio, la capacidad de fuego de su ametralladora Lewis permitía la ventaja de disparar en oblicuo y hacia arriba.

Desplazado a Francia el 7 de febrero de 1916, el 24.° escuadrón era la primera unidad de monoplazas de combate en el RFC. Gracias a la experiencia y al liderazgo agresivo del mayor Hawker, pronto demostró sus condiciones de medirse mano a mano con los monoplanos **Fokker.** En el curso de 774 combates librados por el escuadrón entre el 8 de abril de 1916 y el 25 de mayo de 1917, los pilotos de **DH2** destruyeron o capturaron 44 aviones alemanes, obligaron a 17 a aterrizar en territorio enemigo y dañaron a un incontable número de ellos.

Por su condición de comandante del escuadrón, Hawker tenía prohibido cruzar las líneas enemigas, pero el 23 de noviembre de 1916 estaba patrullando con otros dos pilotos cuando localizaron dos aviones alemanes al noreste de Bapaume. En uno de los combates aéreos más largos de la guerra, Hawker libró batalla con uno de los aparatos enemigos —pilotado según se supo luego por el gran Manfred von Richthofen— hasta que la ametralladora enemiga se encasquilló. Viendo su oportunidad, el piloto británico abandonó el combate e intentó ganar las líneas aliadas, pero en el último momento von Richthofen reparó su arma y, en un velocísimo y supremo esfuerzo, alcanzó al **DH2** y mató a Hawker.



Los cazas **DH2** *que formaron parte del 24.° escuadrón del RFC en Bertangles, Francia, en 1916. El mayor Lanoe Hawker mandó esta unidad desde septiembre de 1915 hasta su muerte.*



De Havilland DH2 del escuadrón núm. 24 del RFC (Royal Fliyng Corps), pilotado por el mayor Lanoe Hawker, noviembre 1916

LOS ASES

Y SUS AVIONES (6)

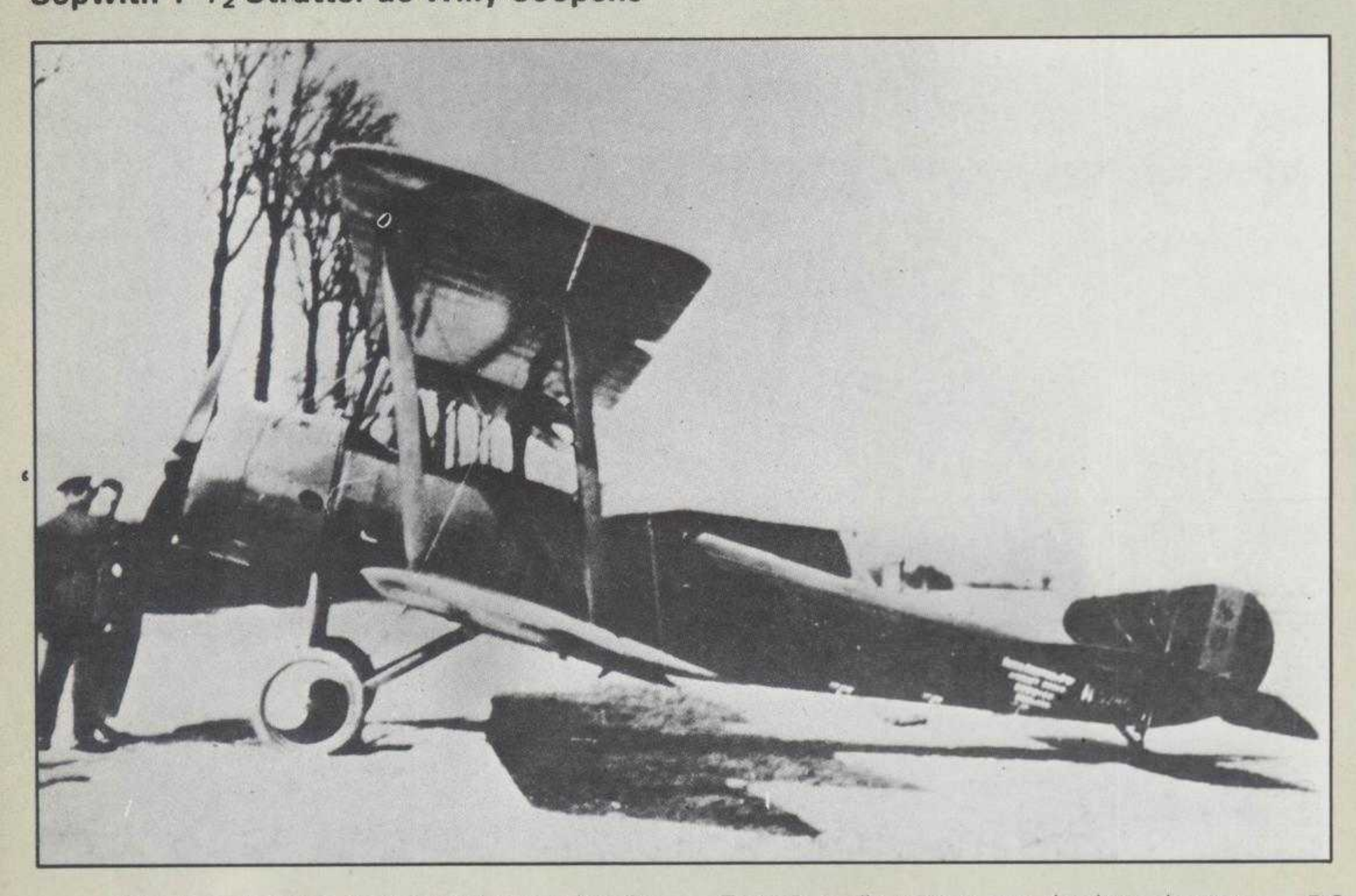
Dimensiones
Envergadura: 10,81 m.
Longitud: 7,7 m.
Altura: 3,12 m.

Motor
Clerget, de 130 HP

Armamento
Una ametralladora Vickers.
Cuatro bombas de 25,5 kg.

Prestaciones
Velocidad máxima: 164 km/h.
Techo operativo: 3.960 m.
Autonomía: 3 h. $^3/_4$, aproximadamente

Sopwith 1 $^1/_2$ Strutter de Willy Coopens



El **Sopwith 1 $^1/_2$ Strutter** *de Coppens fue uno de los ocho aparatos transferidos a la Aviation Militaire Belge por el Royal Flying Corps. Con número de serie* **S-6** *en el servicio belga, el avión continuó ostentando su antigua identidad —***N5240***— en el fuselaje durante algún tiempo después de su adquisición, como se observa tanto en la fotografía como en el dibujo adjunto.*

Con unas hazañas muy superiores a las de cualquier otro piloto belga en cualquiera de las dos guerras mundiales, Willy Coppens tiene la marca de 37 victorias aéreas, incluida la destrucción de no menos de 26 globos alemanes de observación, segunda cifra récord de la Primera Guerra Mundial, sólo superada por la del francés Michel Coiffard, quien destruyó 28.

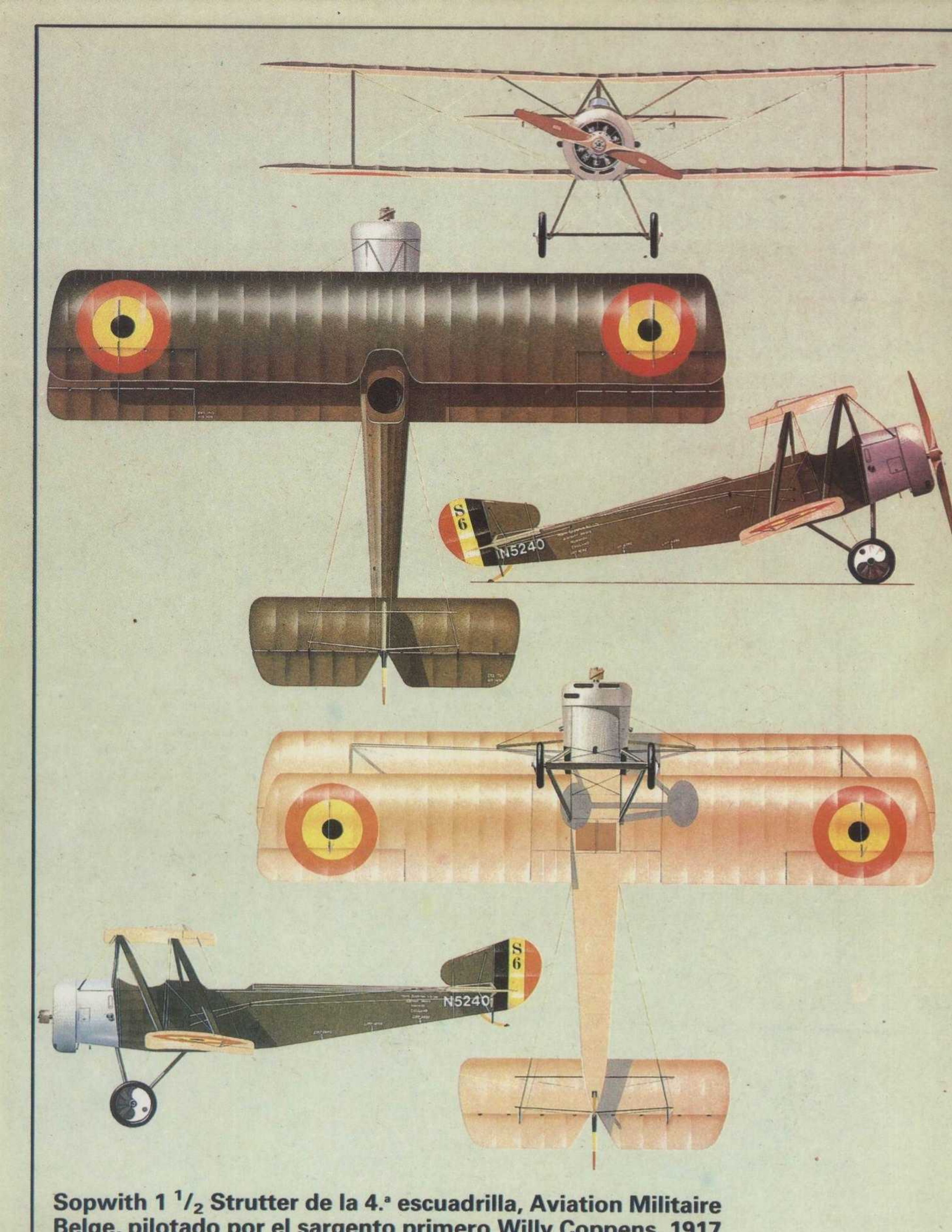
Coppens nació en Watermael, cerca de Bruselas, el 6 de julio de 1892. Reclutado a los veinte años, se incorporó al Segundo de Granaderos. Destinado para acompañar a un escuadrón de vehículos de reconocimiento belgas a Rusia en 1915, el joven infante decidió cambiarse al servicio aéreo, y obtuvo el 6 de septiembre un permiso de dos meses para acudir a la escuela Ruffy-Baumann de Hendon, donde recibió su certificado de aviador el 5 de diciembre. Volvió al continente y se inscribió en la Escuela belga de vuelo de Etampes, donde recibió instrucción suplementaria.

Provisionalmente, fue destinado a la 6.ª Escuadrilla en Houthem, pilotando un **BE-2,** un avión al que odió cordialmente, pero en el cual Coppens voló más tiempo, llevando a cabo misiones de reconocimiento para la artillería belga. Coppens fue finalmente asignado a uno de los ocho **Sopwith 1 $^1/_2$ Strutters** entregados a los belgas por los ingleses. El aparato que pilotó con más asiduidad fue el serializado como **S-6,** que es el reproducido en la ilustración. No fue sino hasta el 1 de mayo de 1917 cuando recibió el bautismo de fuego cuando su avión fue atacado por cuatro cazas alemanes; logró escapar y recibió una mención honorífica por conseguir volver a casa con el avión.

Todavía a disgusto y con destinos de mero reconocimiento, el 15 de julio Coppens fue enviado a la 1.ª Escuadrilla para pilotar cazas Nieuport junto a otros dos famoso belgas, Jan Olieslagers y André de Meulemeester. Y, por fin, después de 37 combates sin consecuencias, Coppens logró derribar, el 25 de abril de 1918, un caza enemigo cerca de Sluype. A principios del mes siguiente, después de «apropiarse» de veinte cartuchos de munición incendiaria de los franceses, destruyó su primer globo de observación Zarren sobre el bosque Houthulst. A partir de entonces, su cuenta creció rápidamente, y sus ataques se caracterizaron por una extraordinaria economía de munición (al menos una vez consiguió destruir un globo con un solo cartucho). El bosque de Houthulst fue para Coppens su coto de caza preferido, y con frecuencia deleitaba a los soldados belgas que lo veían desde el suelo con exhibiciones de acrobacia en el curso de sus arriesgados ataques.

El 14 de octubre realizó su último combate. Durante un ataque a un globo sobre Thourot fue alcanzado en una pierna por una granada de metralla. Pese al enorme dolor consiguió volver a la base con su avión y realizar un aterrizaje forzoso. Después le fue amputada la pierna.

Condecorado con la Orden de Servicios Distinguidos británica y la Legión de Honor francesa, entre otros muchos galardones, Willy Coppens permaneció en la fuerza aérea belga y continuó volando hasta que los alemanes, en 1940, invadieron de nuevo su país. Entonces se retiró y se trasladó a Suiza. Tomando el título de su antiguo campo de batalla, fue nombrado Barón Coppens de Houthulst.



Sopwith 1 $^1/_2$ Strutter de la 4.ª escuadrilla, Aviation Militaire Belge, pilotado por el sargento primero Willy Coppens, 1917

Dimensiones

Envergadura: 8,53 m.
Longitud: 6,5 m.
Altura: 2,87 m.

Motor

Hispano-Suiza de 150 HP

Prestaciones

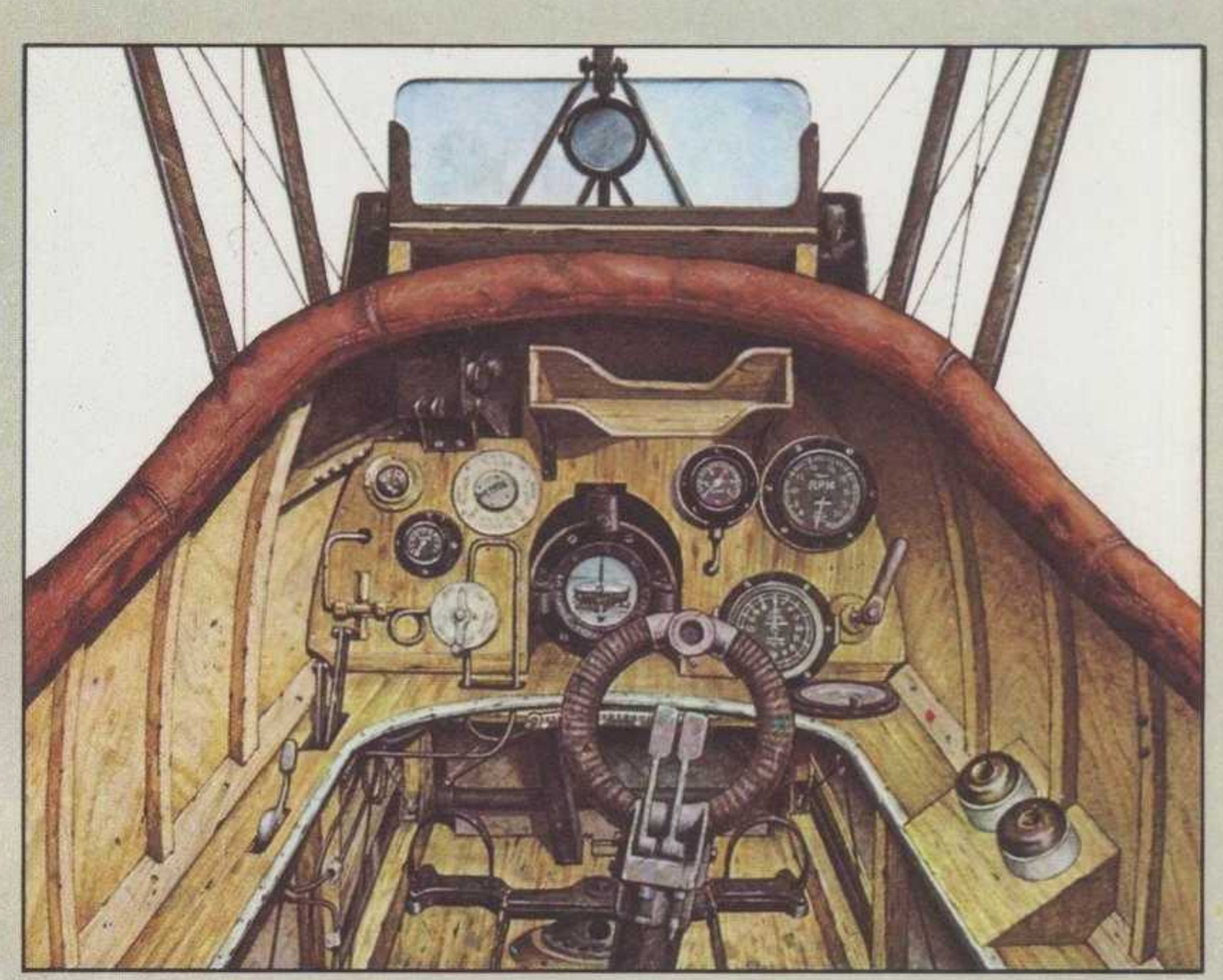
Velocidad máxima: 192 km/h.
Techo operativo: 5.180 m.
Autonomía: 2 $^1/_2$ horas.

Armamento

Una ametralladora Vickers.

LOS ASES

Y SUS AVIONES (7)



SE 5 DE ALBERT BALL

Nacido en Nottingham el 14 de agosto de 1896, Albert Ball ocupó un lugar prominente en los afectos del público británico similar al que tuvo Max Immelmann en Alemania. Su filosofía del combate, que usualmente implicaba el enfrentamiento en solitario contra el enemigo, tenía un gran atractivo para el observador civil, para quien las sutilezas del combate aéreo eran como un libro cerrado. Era todavía un muchacho cuando, enrolado en los «Sherwood Foresters», estalló la Primera Guerra Mundial. Destinado al RFC, el 15 de febrero de 1916 se integró en el 13 Escuadrón en Francia. En mayo del mismo año pasó al 11 Escuadrón, donde le fue asignado un caza **Nieuport**, un aparato del que quedó prendado.

Los primeros éxitos de Ball en combate se produjeron el 22 de mayo, cuando reivindicó la destrucción de un **Albatros DI** y el derribo de otro avión alemán, aunque ninguna de estas victorias se confirmó. Tuvo otro combate no demostrado el 1 de junio, cuando destruyó dos cazas alemanes que trataban de interceptarlo. Recibió la Cruz al Mérito Militar el 27 de junio, al día siguiente de haber destruido un globo enemigo.

En agosto de 1916 pasó al 60 Escuadrón, donde tuvo otro **Nieuport** y continuó con el permiso para librar combates en solitario y patrullar del mismo modo. Aparentemente ajeno por completo a las diferencias en su contra, atacaba él solo a formaciones enemigas desatando rociadas de fuego a quemarropa. Su táctica habitual era caer en picado hasta situarse debajo del aparato enemigo y ametrallarle con su arma montada en el ala superior disparando casi verticalmente. Fue condecorado con la Orden de Servicios Distinguidos, con una barra, el 26 de septiembre, y recibió una segunda barra el 25 de noviembre. Para cuando abandonó Francia el 4 de octubre, Ball tenía acreditadas victorias sobre diez aparatos alemanes, incluyendo cuatro **Rolands** y dos cazas **Albatros.**

En Inglaterra, tras una temporada de instrucción, fue destinado al 56 Escuadrón, que fue a Francia el 7 de abril. Este Escuadrón estaba dotado con **SE 5,** un avión por el cual Ball nunca tuvo entusiasmo. Desde luego, continuó con autorización para pilotar su amado **Nieuport** durante un tiempo, pero se reconcilió con el **SE 5** cuando vio que su marca de victorias aéreas seguía subiendo con ese aparato. Cuando todavía estaba en Inglaterra, en London Colney (Hertfordshire), Ball «adquirió» el **SE 5 A4850.** La ametralladora **Vickers** fue quitada, el parabrisas bajado y mediante otras modificaciones el piloto podía sentarse más bajo en la carlinga. Todo ello permitía aumentar algo la velocidad. Pero a pesar de todo eso Ball escribió: «El **SE 5** ha resultado ser un fracaso... Es un aparato podrido.»

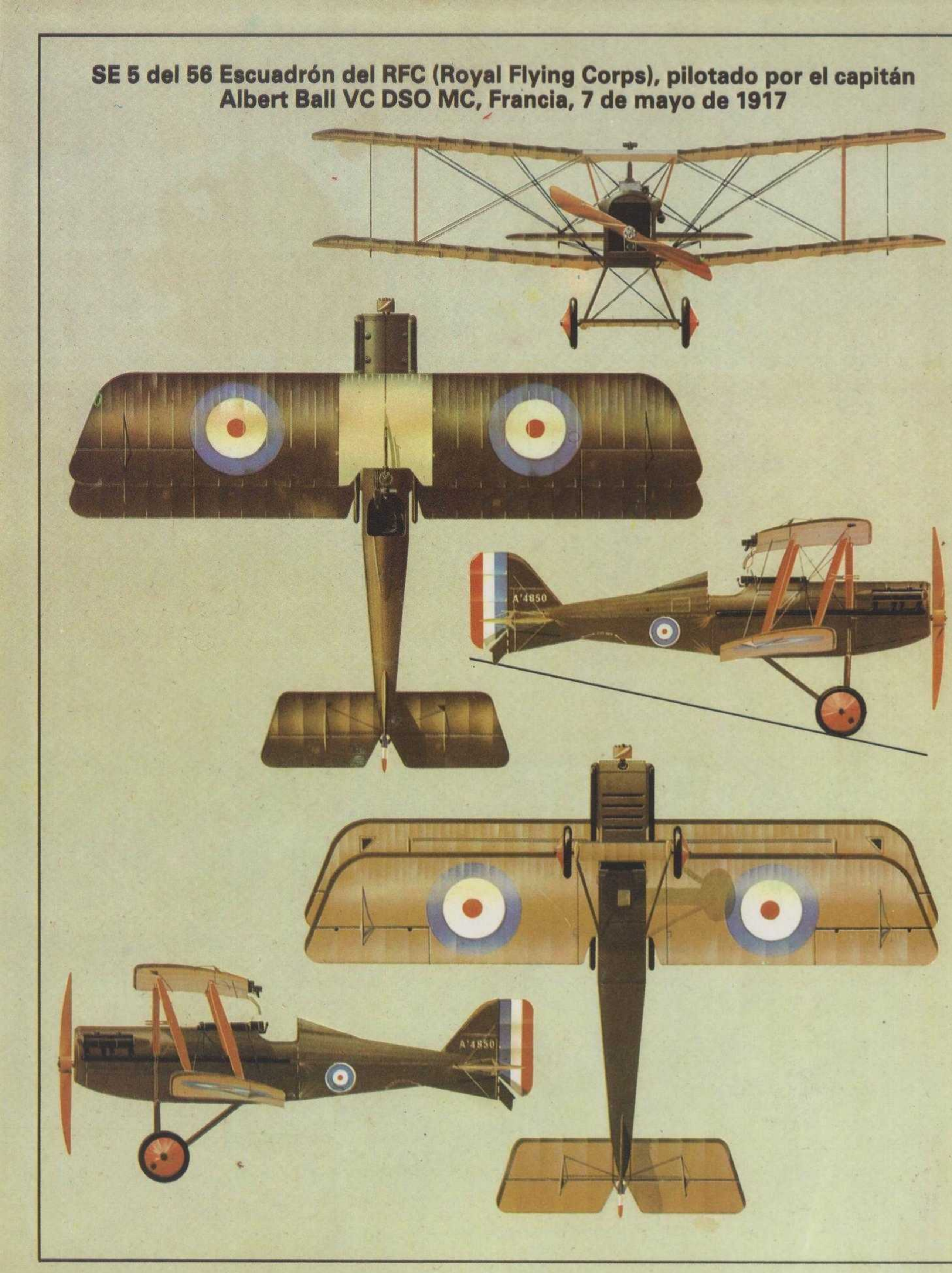
El 6 de mayo de 1917 hizo su última salida pilotando un **Nieuport** y logró su última victoria, un **Albatros de Jasta 20** al que destruyó cerca de Sancourt. A la tarde siguiente, embarcó en su **SE 5 A4850,** y entró en combate con un caza alemán cerca de Lens. Durante la refriega fue visto entrar en picado dentro de una nube, y los alemanes encontraron más tarde su cuerpo y el avión destrozado. No tenía huellas de disparos y, aunque se atribuyo la baja a Lothar von Richthofen, éste lo negó, asegurando que su víctima fue un triplano.

Ball murió a la edad de 20 años y nueve meses, y se le concedió a título póstumo la Victoria Cross el 3 de junio de 1917. Su marca oficial de 44 aviones enemigos abatidos lo coloca en el puesto undécimo de la lista de mejores pilotos de combate británicos y de la Commonwealth en la Primera Guerra Mundial.

Arriba, a la izquierda: fotografiado durante su entrenamiento como piloto, Albert Ball ganó sus «alas» el 22 de enero de 1916. El modelo favorito de Ball fue el caza **Nieuport,** *que fue el primero que pilotó en el 11 Escuadrón.*

Arriba: la carlinga de un **SE 5A.** *Ball encontró la muerte en un* **SE 5** *muy modificado, el cual, muy poco antes de su último vuelo, fue despojado de su ametralladora* **Lewis** *de tiro ascendente. La ametralladora normal* **Vickers** *fue readaptada y se le ajustaron unos largos tubos de escape.*

SE 5 del 56 Escuadrón del RFC (Royal Flying Corps), pilotado por el capitán Albert Ball VC DSO MC, Francia, 7 de mayo de 1917



Dimensiones

Envergadura: 9,05 m.
Longitud: 7,33 m.
Altura: 2,98 m.

Motor

Mercedes D III a, de 160 HP.

Prestaciones

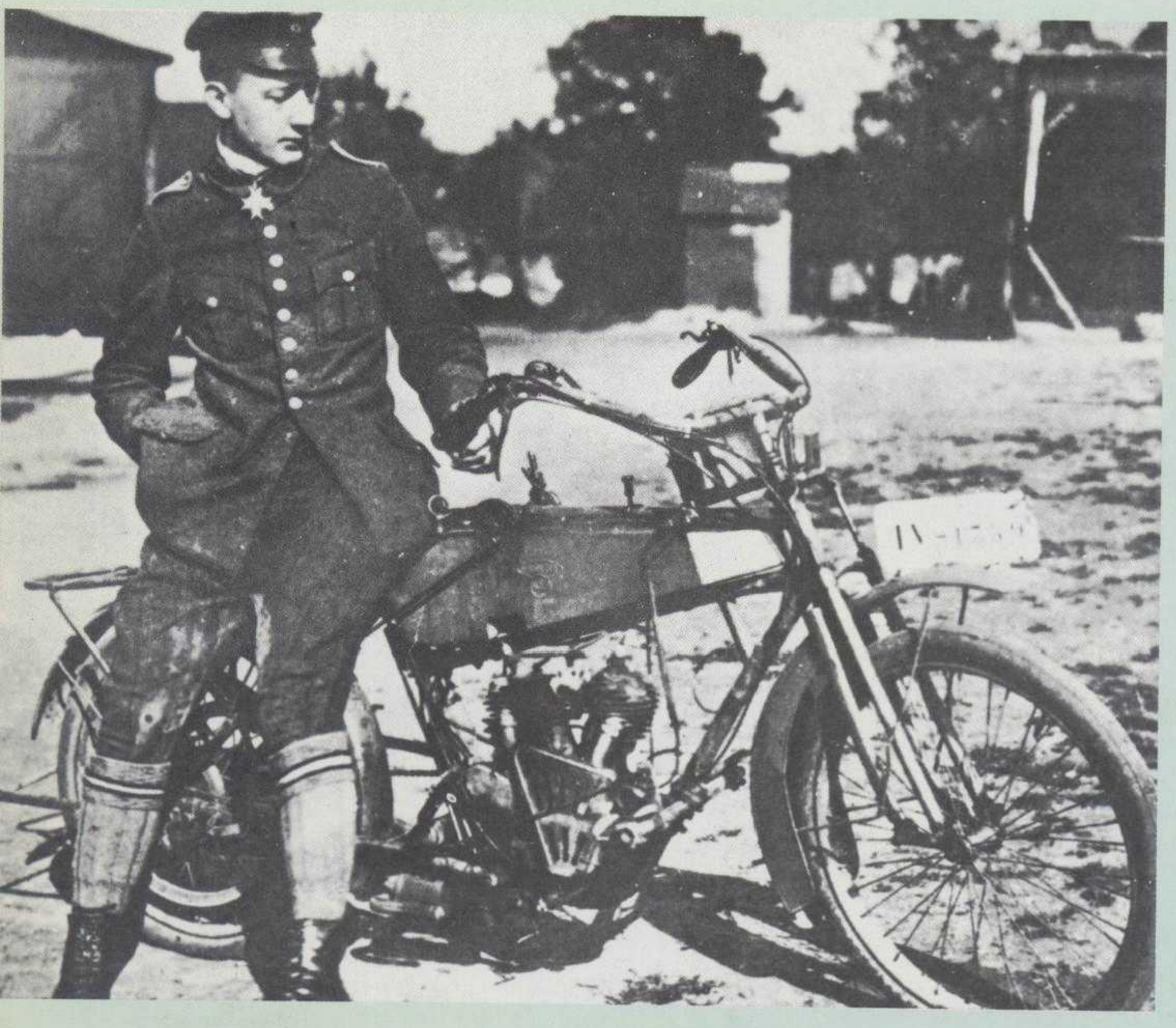
Velocidad máxima: 165 km/h.
Techo operativo: 5.485 m.
Autonomía: 2 horas.

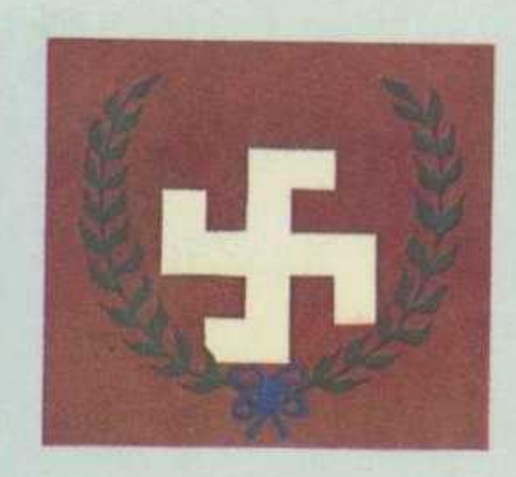
Armamento

Dos ametralladoras Spandau.

LOS ASES

Y SUS AVIONES (8)





Arriba, detalle de la svástica que llevaba el Albatros D III de Voss. A la izquierda: El teniente Werner Voss fue derribado y muerto en una batalla aérea épica contra los veteranos del 56 Escuadrón del Royal Fliyng Corps.

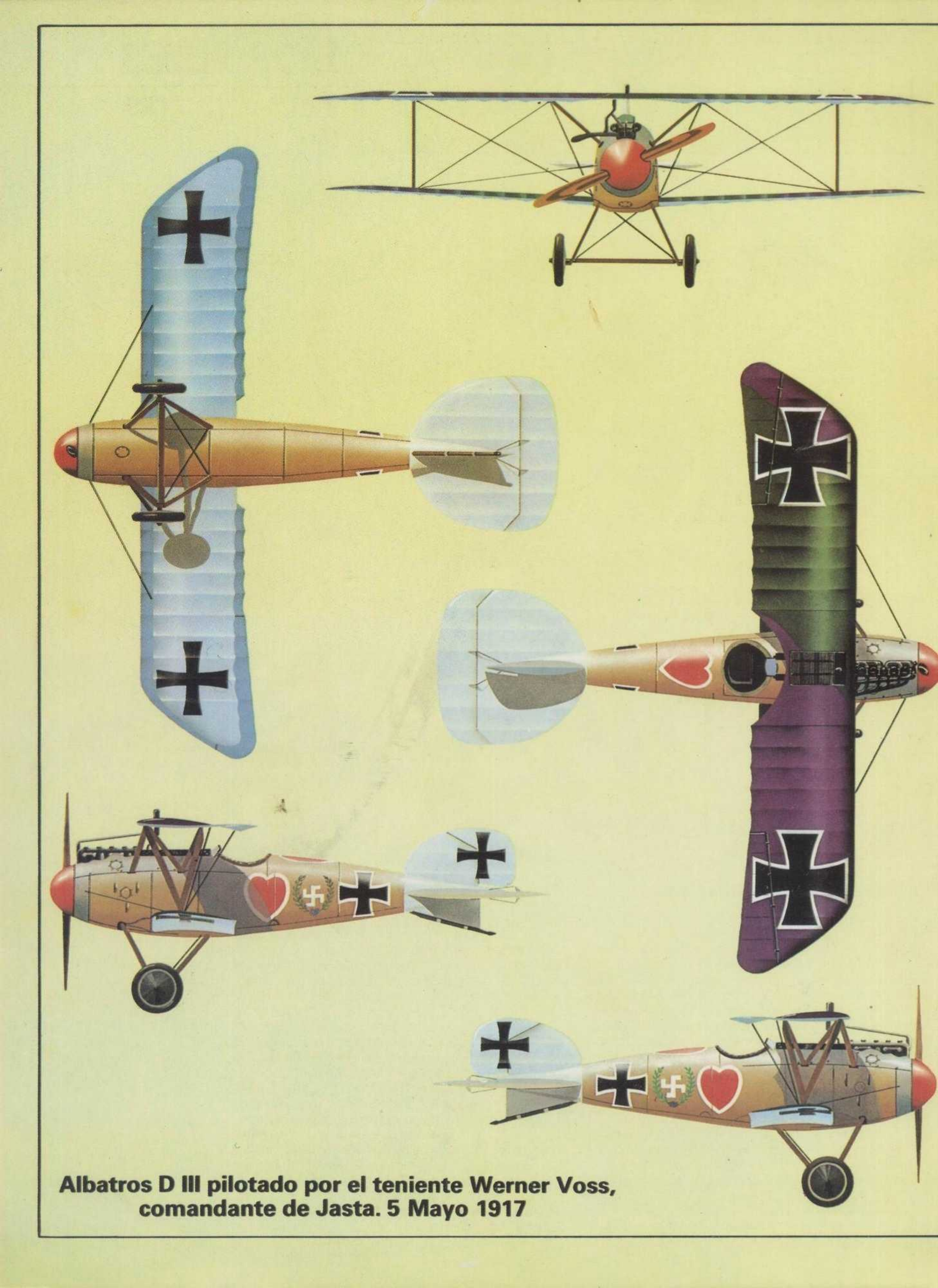
Albatros D III de Werner Voss

Nacido en 1897, Werner Voss se hizo piloto a los 19 años, después de haber sido transferido de los húsares. Su primer servicio fue en el famoso «Jasta Boelcke» (Jasta 2) hacia finales de 1916. Aunque demostró tener un enorme talento natural para volar, nunca despreció el liderazgo clásico de Manfred von Richthofen, con quien le unió una sólida amistad. A fines de 1916 decayó la producción del excelente Albatros D I, y Voss pasó la mayor parte del invierno del 16-17 en las carlingas de los D II y D III; con este último modelo fue al frente.

A comienzos del nuevo año, Voss fue destinado al Jasta 5, entonces equipado por completo con D III. Su aparato, en esa unidad, se distinguió por un corazón rojo pintado en ambos lados del fuselaje. En este aeroplano logró su primera victoria el 17 de marzo de 1917, e inició una marca de 28 victorias en tres semanas. En abril recibió la condecoración Pour le Mérite.

Tras un breve paréntesis en Jasta 14, volvió, ya como jefe, al Jasta 5 en mayo. Su avión, con el corazón rojo pintado además en la parte superior del fuselaje, es el que figura en la ilustración. Muy poco después fue trasladado al Jasta 39 y, en julio, por invitación de Von Richthofen, asumió el mando del Jasta 10. Al mes siguiente se le asignó la preproducción del Fokker Dr I triplano, un avión a bordo del cual consiguió nuevas victorias.

El 23 de septiembre, la marca de victorias de Voss llegaba a 48. Entonces, una vez que volaba solo sobre Ypres, entró en combate con una patrulla entera del 56 Escuadrón del RFC. Tras un extenuante, pero no decisivo, combate contra pilotos tan eminentes como Bowman, Hoidge, Lewis, McCudden, Mayberry y Rhys-David, algunos Albatros D II llegaron a rescatarlo. Y cuando Voss estaba a punto de retirarse, fue alcanzado repentinamente por el fuego del SE 5A de Rhys-David y cayó abatido. Su triplano cayó tras las líneas aliadas, y él fue enterrado por sus enemigos con los máximos honores. Su marca de 48 victorias fue la cuarta obtenida por un piloto alemán en la Primera Guerra Mundial.



Albatros D III pilotado por el teniente Werner Voss, comandante de Jasta. 5 Mayo 1917

LOS ASES
Y SUS AVIONES (9)

Dimensiones
Envergadura: 8,08 m.
Longitud: 5,74 m.
Altura: 3,2 m.

Motor
Clerget 9 B de 130 HP

Prestaciones
Velocidad máxima: 187 Km/h.
Techo operativo: 6.250 m.
Alcance: 483 Km.

Armamento
Una ametralladora Vickers de 0.303"

Triplano Sopwith de Raymond Collishaw

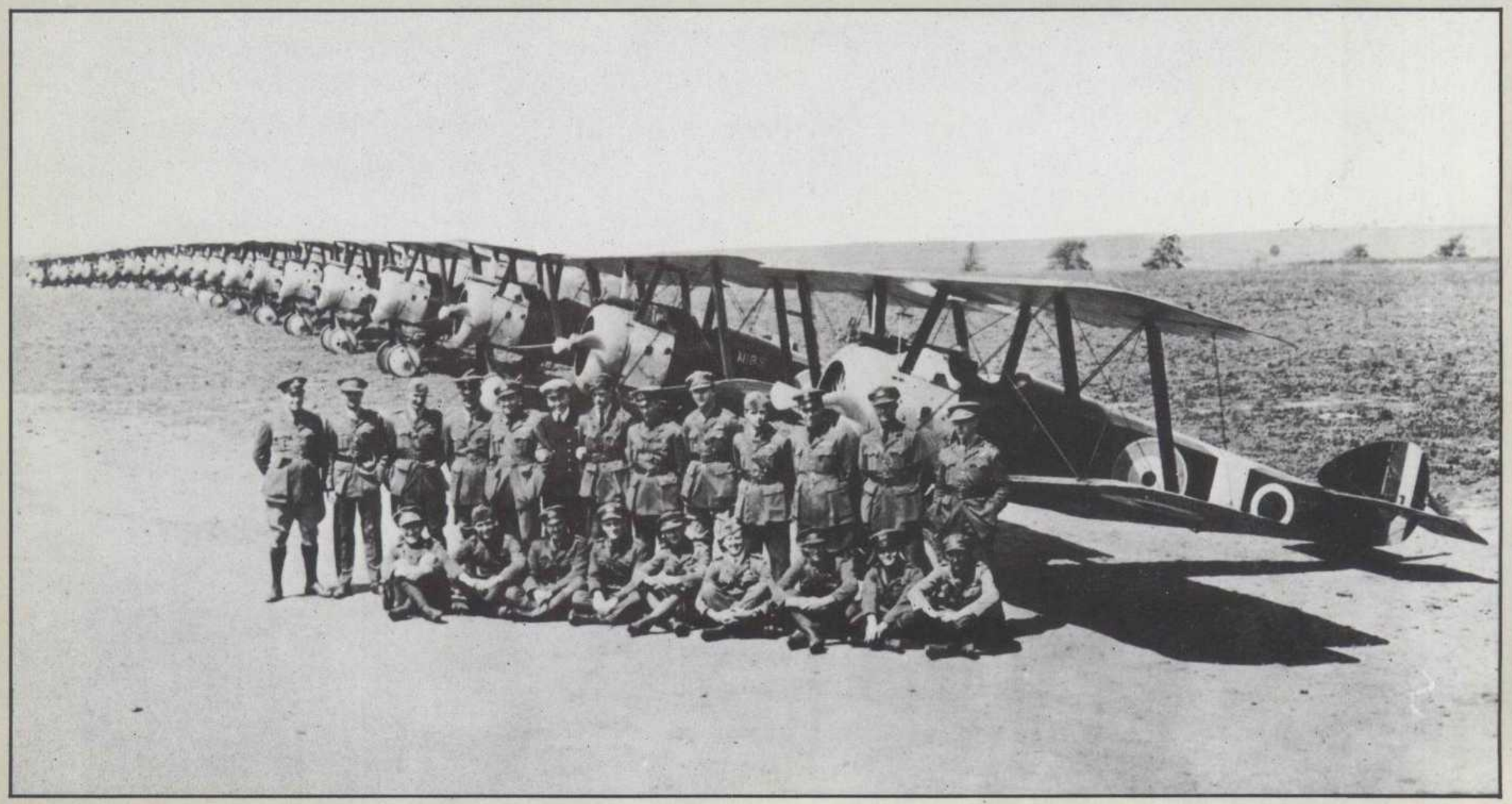
Raymond Collishaw tuvo una carrera distinguida en ambas guerras mundiales. Fue el tercer piloto británico y de la Commonwealth en la primera, y un comandante brillante e innovador en el desierto occidental a comienzos de la segunda. De padres ingleses, nació en la Columbia británica el 22 de noviembre de 1893, y se familiarizó con la navegación desde muy temprana edad. En enero de 1916 se alistó en el Royal Naval Air Service, y ese mismo año ya fue destinado como piloto del Ala número 3 del RNAS. Pilotando un Sopwith 1 $^1/_2$ Strutters desde Luxeuil-les-Bains, en Francia, participó en varias misiones de bombardeo.

Collishaw fue abatido el 27 de diciembre, aunque no sufrió graves daños personales. El 1 de febrero de 1917 fue destinado al Escuadrón (naval) número 3 para pilotar los llamados «Cachorros Sopwith»; sólo destruyó un aparato alemán antes de ser destinado para mandar la Patrulla «B» del 10 Escuadrón (naval). Conocida como la «Patrulla Negra», estaba compuesta completamente por pilotos canadienses, y cada aparato se había bautizado en consonancia: Collishaw pilotó el «María Negra», y los subtenientes J. E. Sharman el «Muerte Negra», W. M. Alexander el «Príncipe Negro», E. V. Reid el «Bandera Negra», y J. E. Nash el «Oveja Negra».

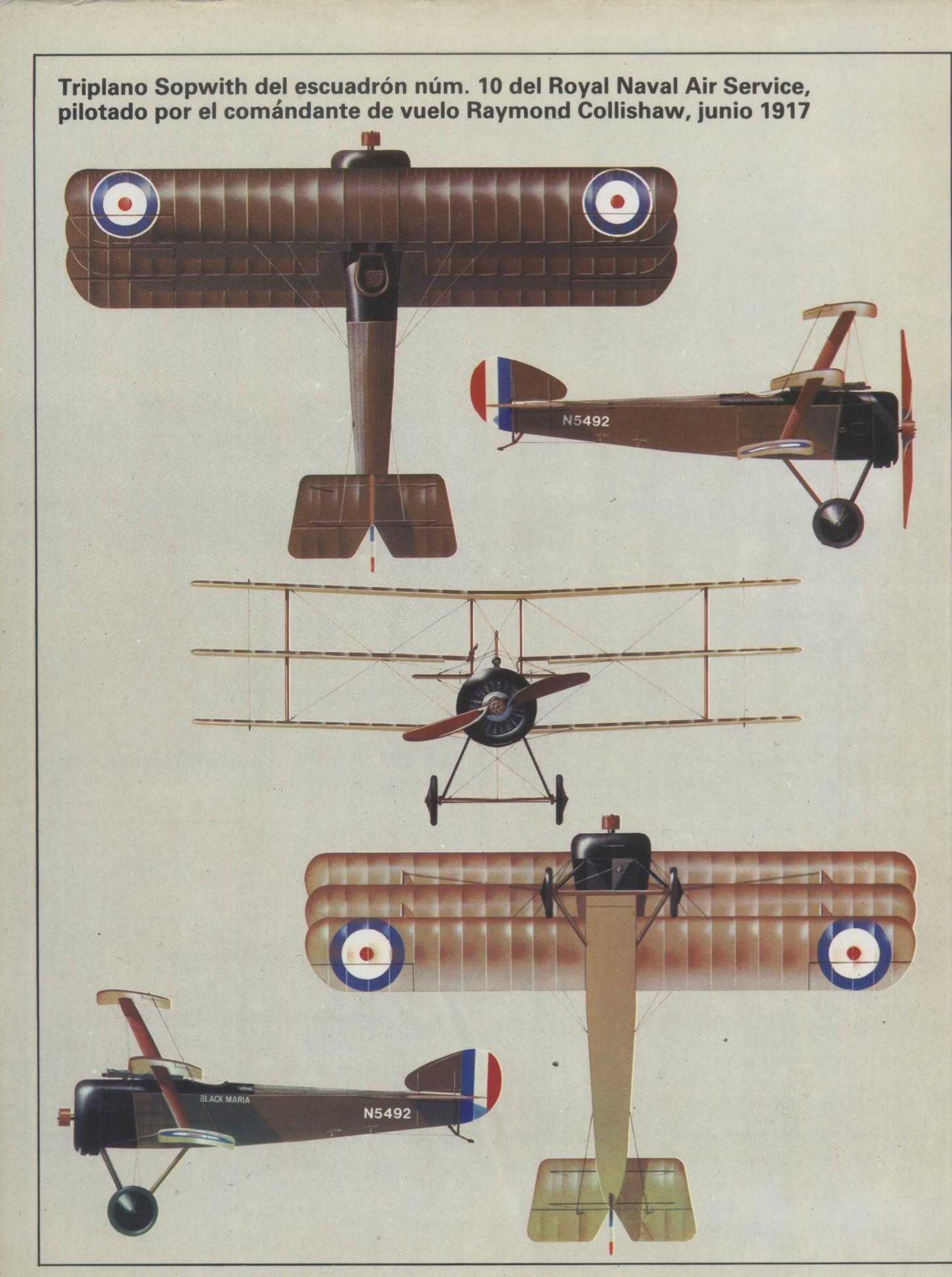
El 15 de julio, Collishaw fue derribado en el «María Negra», cuando su marca de aparatos batidos alcanzaba ya el número de 37. Tras una breve estancia en Canadá volvió a Francia, donde mandó los 13 y 3 Escuadrones (navales) sucesivamente. Al fin de la guerra su marca llegaba a los 60. Era el tercero, detrás de Mannock y Bishop, que fueron galardonados con la Victoria Cross. Recibió menciones honoríficas en cuatro ocasiones, y fue mencionado dos veces más durante la década de los 20. Recibió la Orden del Imperio Británico en 1920 y fue miembro de la Order of The Bath en 1941, ascendiendo a vicemariscal durante la Segunda Guerra Mundial. Murió en Canadá en 1976.

Arriba: El comandante Collishaw fotografiado en un **Camel Sopwith** *del 203 Escuadrón de la RAF.*

Abajo: Collishaw —en uniforme de la Armada— fotografiado con pilotos y **Camels** *del 203 Escuadrón. En enero de 1918 fue comandante del 3 Escuadrón del RNAS.*



Triplano Sopwith del escuadrón núm. 10 del Royal Naval Air Service, pilotado por el comándante de vuelo Raymond Collishaw, junio 1917



Dimensiones

Envergadura: 7, 92 m.
Longitud: 5,97 m.
Altura: 2,44 m.

Motor

Le Rhône de 110 HP.

Prestaciones

Velocidad máxima: 172 km/h.
Techo operativo: 5.335 m.
Autonomía: 2 horas.

Armamento

Una ametralladora Vickers o Lewis.

LOS ASES

Y SUS AVIONES (10)

Batallador agresivo y experto, Billy Bishop se incorporó al Escuadrón n.º 60 del R.F.C. en marzo de 1917. Cuando lo abandonó, seis meses más tarde, era el piloto de caza con mejor marca.

Nieuport 17 de William Bishop

Avery Bishop, una de las figuras verdaderamente legendarias entre los pilotos de la Primera Guerra Mundial, sobrevivió a la campaña con 72 victorias y una impresionante colección de brillantes condecoraciones.

Nació en Owen Sound, Ontario, el 8 de febrero de 1894. A los 17 años ingresó en el Royal Military College de Canadá y se embarcó para Inglaterra en junio de 1915, con el Séptimo de Montados del Canadá, aunque luego fue trasladado al Royal Fliyng Corps. Se incorporó al Escuadrón 21 y con él marchó a Francia, en calidad de observador en enero de 1916.

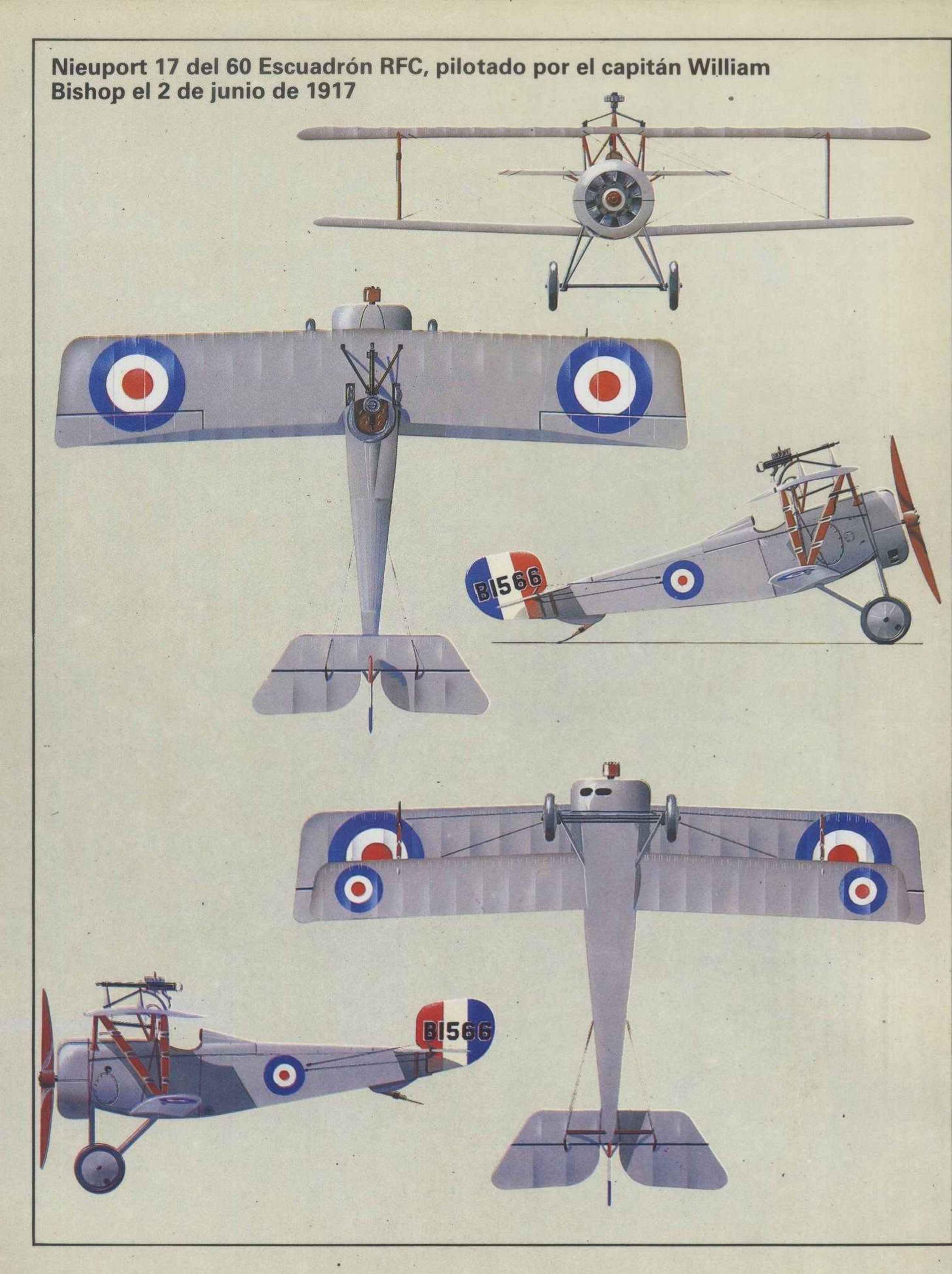
A últimos de aquel año volvió a Inglaterra y realizó el entrenamiento para piloto, aunque fue retenido lejos del frente en trabajos de defensa interior hasta marzo de 1917 en que fue enviado al Escuadrón 60. Esta unidad estaba equipada con el pequeño avión Nieuport 17, excelente máquina que Bishop llego a manejar con verdadera pericia, aunque ya empezaba a quedar desfasada por la aparición de los nuevos aviones alemanes.

El 25 de marzo de 1917 consiguió su primera victoria abatiendo un Albatros y atribuyéndose otro seis días más tarde. Durante la semana que siguió destruyó otros tres aparatos enemigos y el 7 de abril abatió un avión alemán y un globo de reconocimiento, acción por la que fue condecorado con la Military Cross.

Bishop poseía una fenomenal energía física. Con frecuencia permanecía siete horas seguidas en vuelo durante un mismo día, constantemente en acción, de manera que, a principios de mayo, ya había destruido veinte aparatos alemanes. Por ejemplo, el 2 de mayo atacó él solo a 19 aviones enemigos en nueve combates distintos, destruyendo dos de ellos, por lo que recibió la orden a los Servicios Distinguidos. El Nieuport 17 en el que volaba en esa época tenía el número de serie B1566 y fue precisamente en este aparato en el que, con su estilo característico, se lanzó en solitario sobre un aeropuerto alemán en la madrugada del 2 de junio de 1917. Tres Albatros salieron a interceptarle, pero los tres fueron abatidos por sus ametralladoras. También dejó fuera de combate otros aviones que permanecían en el suelo antes de regresar a su propia base. Esta acción fue conocida por Sir Douglas Haig, resultado de la cual fue la concesión a Bishop de la Victoria Cross. Poco después de esto su récord se elevó a 45, y fue promovido al rango de mayor y recompensado con una barra de DSO.

Después de un breve viaje de reclutamiento por Canadá, Bishop volvió a Inglaterra, donde se le dio el mando del Escuadrón 85, que volaba en los SE 5A, al cual condujo a Francia el 22 de mayo de 1918. A pesar de las órdenes que se le dieron de no exponer su vida en combate, procedió, con su característico entusiasmo, a derribar 25 aviones enemigos en doce días. Doce de ellos en sólo tres días.

Nieuport 17 del 60 Escuadrón RFC, pilotado por el capitán William Bishop el 2 de junio de 1917



Dimensiones:

Envergadura: 7,19 m.
Longitud: 5,77 m.
Altura: 2,95 m.

Motor:

Le Rhône 110 HP.

Prestaciones:

Velocidad máxima: 165 km/h.
Techo operativo: 6.100 m.
Autonomía: 1 hora y media.

Armamento:

Dos ametralladoras Spandau.

LOS ASES
Y SUS AVIONES (11)

Arriba, a la izquierda: Galardonado con la medalla al mérito en enero de 1917, Manfred von Richthofen lleva la insignia al cuello.
Arriba: Manfred (derecha) y su hermano Lothar, que también consiguiera, por derecho propio, notables éxitos en combate, con un récord de 40 victorias.

El Fokker DRL de Manfred von Richthofen (El Barón Rojo)

Manfred von Richthofen, probablemente el más famoso piloto de aviación de todos los tiempos, aprendió los rudimentos de la lucha aérea combatiendo con el gran Jasta 2 de Oswald Boelcke, llegando a ser el piloto recordman de la Primera Guerra Mundial, antes de perder la vida en combate, en el Frente Occidental.

A la edad de 33 años, cuando se le transfirió del Cuerpo de Caballería al servicio aéreo alemán en mayo de 1915, von Richthofen fue adscrito a la Feldfliegerabteilung 69, pilotando desde entonces biplazas de reconocimiento en el frente Este, permaneciendo con ésta y otras unidades con misiones diversas hasta septiembre de 1916. Tuvo entonces la suerte de ser seleccionado para formar parte del Jagstaffel 2, escuadrón de cazas que había sido adiestrado y capitaneado por Boelcke desde principios de aquel año.

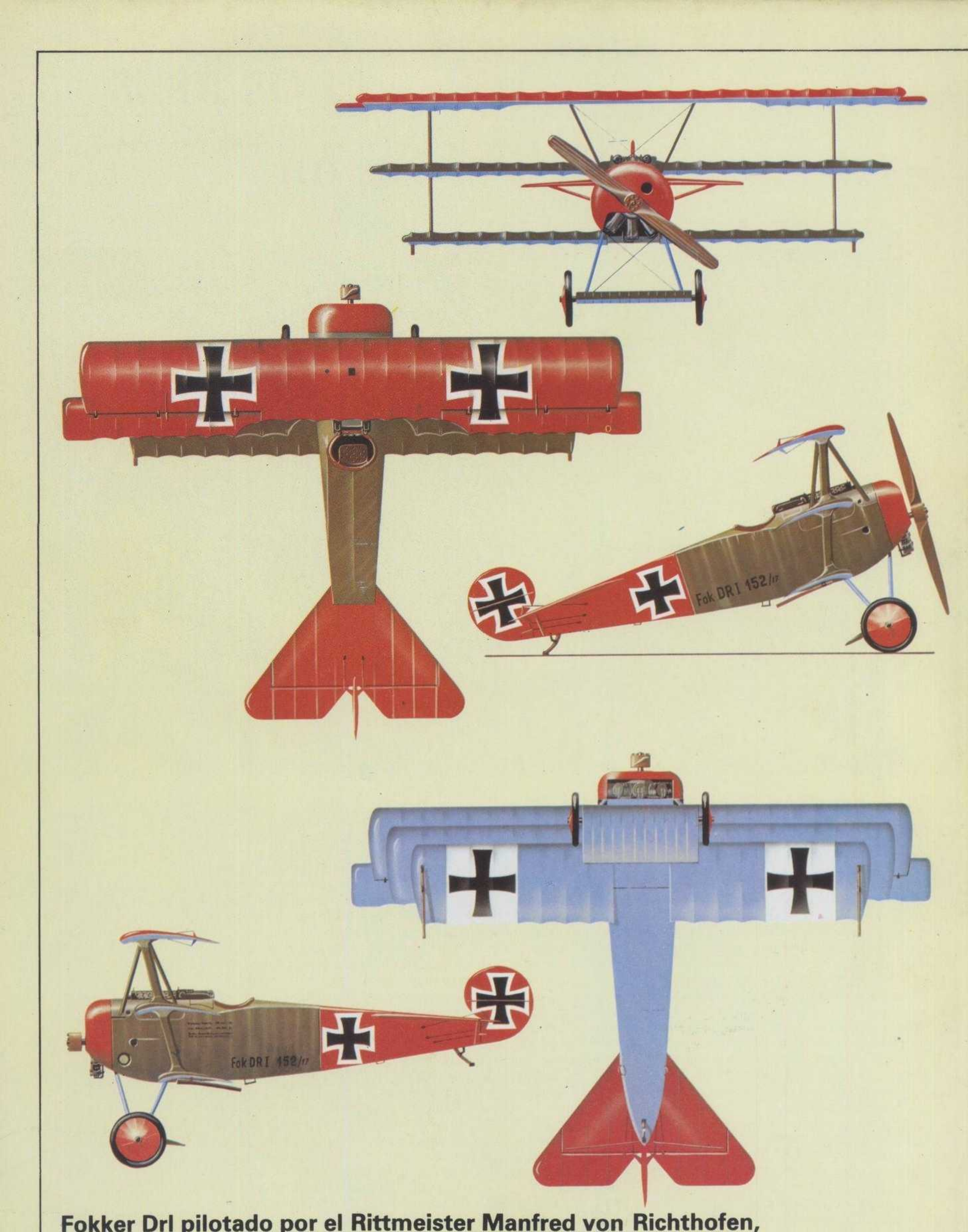
Mientras volaba en un Albatros D II, el 17 de septiembre, von Richthofen consiguió su primera victoria confirmada y a partir de entonces todas las demás se fueron sucediendo con rapidez.

Combatiente frío y calculador, su instinto de cazador tenía el aroma de su aristocrático entorno: sus triunfos se vieron materializados en una colección de copas de plata, una por cada aparato enemigo derribado, con los incidentes del combate grabados en cada una.

La undécima víctima de von Richthofen, el mayor Lanoe G. Hawker, VD, DSO, fue abatida el 23 de noviembre de 1916. En enero, dos meses más tarde, von Richthofen fue galardonado con la medalla al mérito. Durante el siguiente mes de abril, «el abril sangriento», como se le llamó, derribó 21 aviones aliados, proeza que le fue reconocida dos meses más tarde cuando se le concedió la jefatura del Jagdgeschunder I de reciente formación, que contaba con aviones JASTA 4, 6, 10 y 11. Calificados como «cuerpo de élite», los pilotos de este escuadrón volaban en aparatos brillantemente pintados de rojo, fácilmente identificables, que fueron motejados por los aliados como «el circo volante de Richthofen»...

Contrariamente a lo que se cree, von Richthofen no volaba siempre en su propio avión rojo, sino que voló en biplanos Albatros D II y en Fokkers RD I triplanos, pintados también de rojo.

La última víctima de Von Richthofen, la número ochenta, fue el subteniente D. G. Lewis, un piloto de Sopwith Camel, de la tercera escuadrilla de la R.A.F., derribado el 20 de abril de 1918. Al día siguiente, en un combate a ras de suelo, con dos Camels de la escuadrilla 209, sobrevolando Sailly-le-Sec, el triplano alemán fue visto perdiendo el control y estrellándose. Von Richthofen fue encontrado muerto en su cabina con una bala en el pecho. Esta victoria fue atribuida oficialmente al capitán Roy Brown D.F.C., pero las circunstancias exactas del final del Rittmeister han permanecido sin aclarar desde entonces.



Fokker DrI pilotado por el Rittmeister Manfred von Richthofen, comandante Jagdgeschwader 1, Nauroy, 12 marzo 1918

LOS ASES
Y SUS AVIONES (12)

Dimensiones:

Envergadura: 8,9 m.
Longitud: 7 m.
Altura: 2,75 m.

Motor:

Mercedes D III de 160 HP.

Prestaciones:

Velocidad máxima: 190 km/h.
Techo operativo: 6.980 m.
Autonomía: 1 hora y media.

Armamento:

Dos ametralladoras Spandau.

Fokker D VII de Rudolf Berthold

Rudolf Berthold nació el 24 de marzo de 1981, hijo de un guardia forestal, en Ditterswind, al Sur de Alemania. En la década de los 20 se alistó en el regimiento de infantería, pero fue transferido al servicio de vuelo alemán antes de la Primera Guerra Mundial. Al principio de la guerra fue piloto de observación en el Feldfliegerabteilung 23, y fue abatido por primera vez en un **AEG** el 15 de septiembre, afortunadamente sin sufrir daño alguno. En enero de 1916 el Feldflierarabteilung 23 recibió el nuevo avión de caza **Fokker** monoplano y Berthold recibió uno de los primeros **EIII** durante aquel mes.

Las cinco primeras victorias aéreas de Berthold fueron conseguidas en el **EIII** antes de que fuera abatido de nuevo. Esta vez fue seriamente herido, pero no hubo quien le convenciera para que volviera a su casa a recuperarse; después de pasar muy poco tiempo en un hospital de campaña volvió a los combates, diciendo que si fuera necesario que le llevaran a rastras a su avión.

Después de su décima victoria fue galardonado con la Medalla al Mérito, y durante el año siguiente, entre octubre de 1916 y septiembre de 1917, destruyó más de 18 aviones enemigos. Sin embargo, había sido abatido varias veces y su brazo derecho, fracturado por balas inglesas, llegó a estar virtualmente inútil y seco. Sin embargo, insistía en que era totalmente capaz de seguir volando y combatiendo.

En marzo de 1918 se le dio el mando de la Jagdeschwader 2 que volaba en **Siemens-Schuckert DIII** y **Fokker DVII.** Su propio aparato iba adaptado especialmente para que pudiera manejarlo a pesar de sus incapacidades físicas.

Durante los últimos meses de la guerra, destruyó 16 enemigos más, pero aquel período fue extremadamente doloroso y le exigió mucha entereza, porque la vieja herida volvió a abrirse y sometida al frío de una carlinga abierta le infligía sufrimientos terribles. Declinando una y otra vez el auxilio médico, Berthold sólo permitió que le sacaran de vez en cuando esquirlas de hueso del brazo mientras insistía en seguir volando.

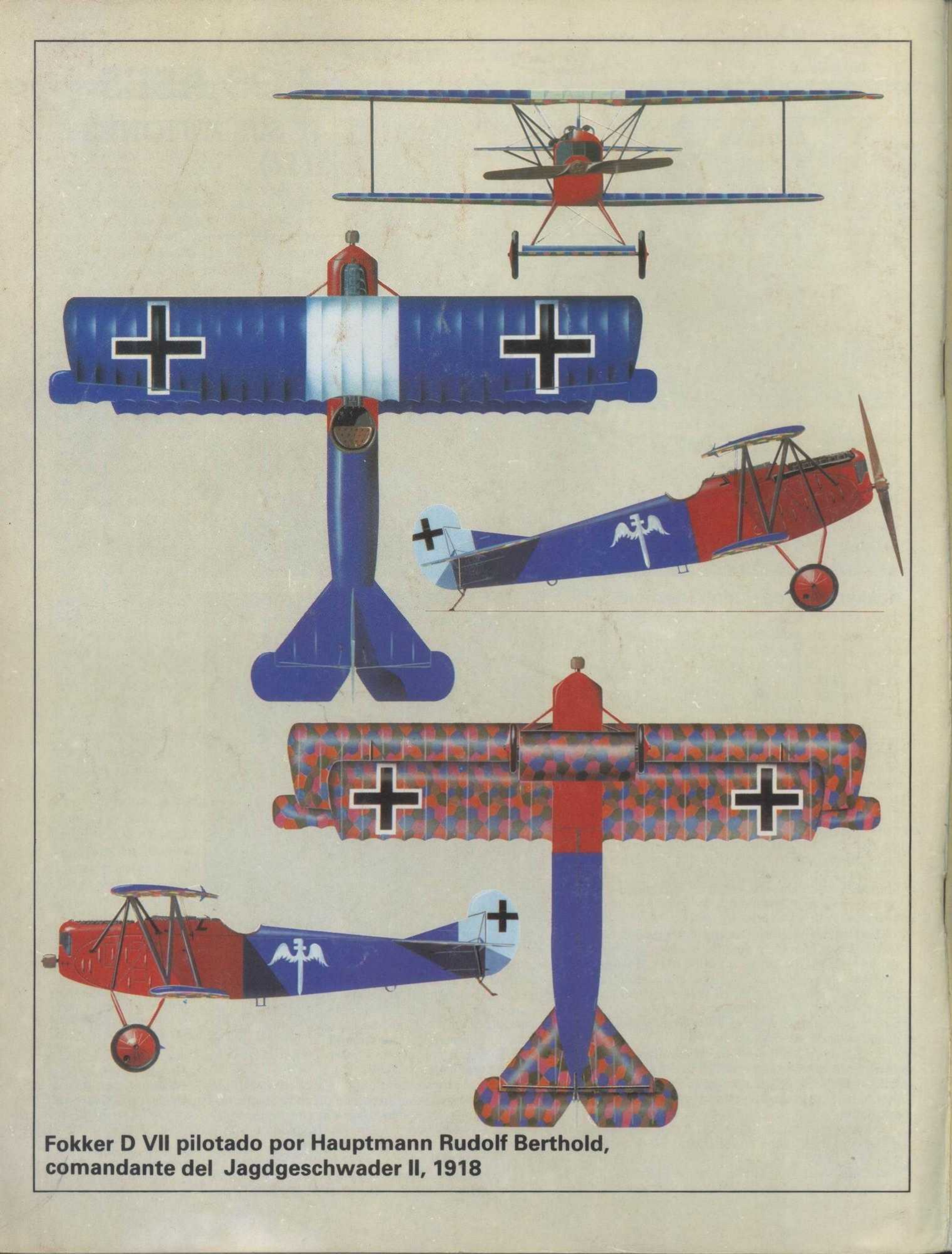
Después de su victoria número 44, quedó tan abotargado por el dolor que se estrelló contra una casa cuando intentaba aterrizar. Quedó tan gravemente herido que hubo que llevarlo a un hospital y ya no volvió a tomar parte en el conflicto.

Su muerte fue verdaderamente macabra. Como fanático anti-comunista, formó una unidad paramilitar, la Berthold's Iron Band, pues los comunistas entonces estaban en revuelta en Alemania. Después de un revés en Harburg, fue derribado al suelo y estrangulado con el cordón de su Medalla al Mérito. Yace enterrado en el monumento a los Inválidos en Berlín Norte, cerca de las tumbas de von Richthofen y Ernst Udet.

Arriba: El Fokker D VII siguió al triplano en producción y servicio. Berthold voló con este modelo con el Jagdgeschwader 2.

Foto inferior: Berthold exhibe en su cuello la codiciada medalla Pour le Mérite, que le había sido concedida en 1916. Esta condecoración intervino en su muerte a manos de los insurgentes en 1920.

Córtese por la línea de puntos y colecciónese aparte



Fokker D VII pilotado por Hauptmann Rudolf Berthold, comandante del Jagdgeschwader II, 1918

LOS ASES
Y SUS AVIONES (13)

Dimensiones:

Envergadura: 8,43 m.
Longitud: 5,7 m.
Altura: 2,8 m.

Motor:

Siemens-Halske SH III de 160 CV.

Prestaciones:

Velocidad máxima: 180 Km/h.
Techo operativo: 8.000 m.
Autonomía: 2 horas.

Armamento:

Dos ametralladaros Spandau.

Ernst Udet alcanzó la mayoría de sus 62 victorias durante la última parte de la Primera Guerra Mundial. Su aparato era fácilmente reconocible por la divisa «LO» pintada de blanco sobre la parte de popa del fuselaje escarlata.

El Schuckert DIII de Ernst Udet

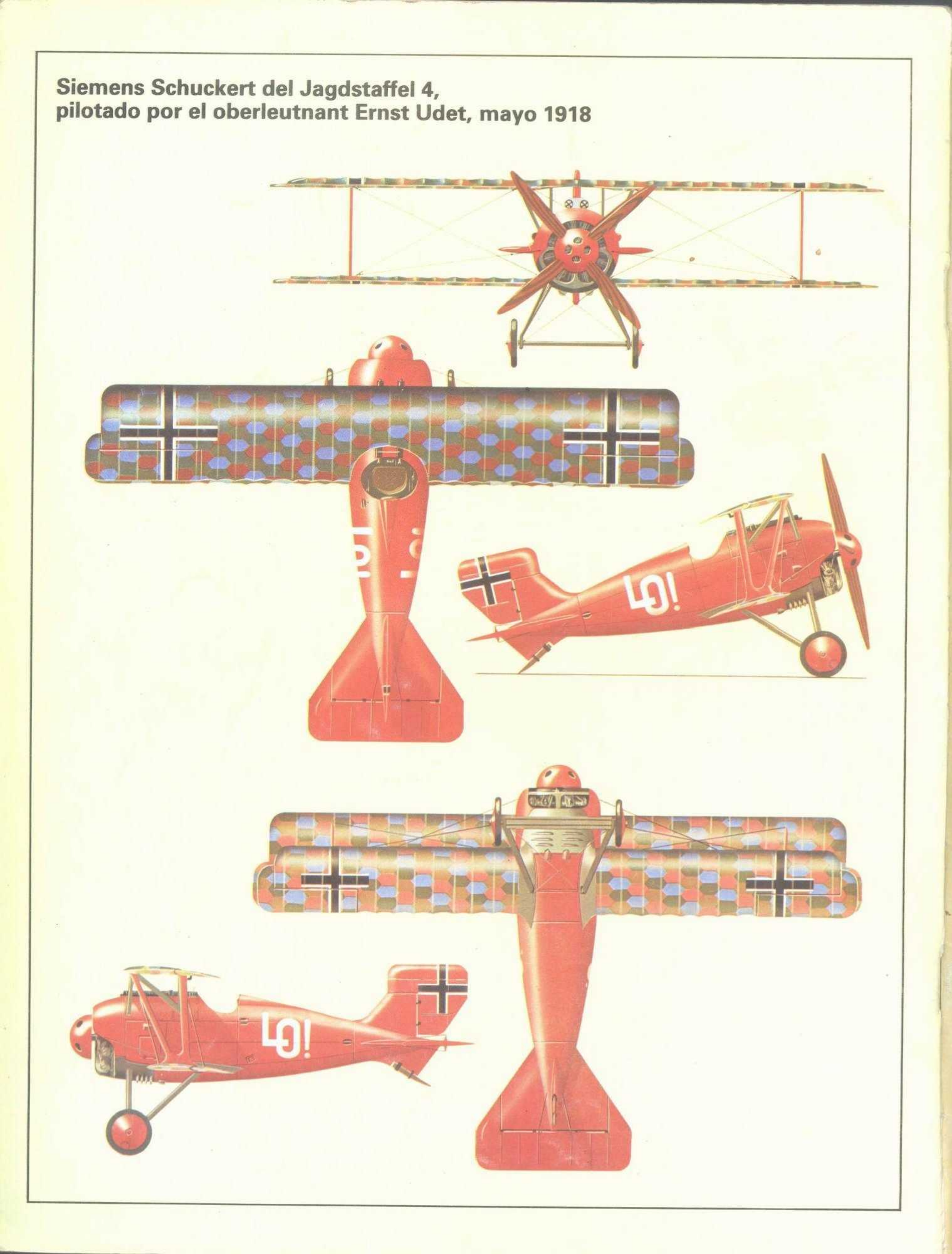
Ernst Udet se cuenta, sin duda, entre la media docena de los mejores pilotos de la primera mitad del siglo XX. Tan es así, que su nombre fue llevado, como timbre de hornor, por la tercera escuadrilla de la Luftwaffe durante la Segunda Guerra Mundial. Junto a nombres como Richtohofen, Immelmann, Boelcke y Mölders, tal distinción es prueba de la estima en la que le han tenido generación tras generación de pilotos alemanes.

Udet había sido piloto de planeador antes de comenzar su carrera como piloto de combate en la primera mitad del año 1916, en el sector francés del frente occidental. A mediados del 17 realizaba vuelos sobre Francia, pero su récord de victorias era sólo de seis. Durante marzo de 1918 su nombre llamó la atención de von Richthofen, que ya era por aquel entonces considerado como el piloto recordman de la Primera Guerra Mundial, y al poco se le ordenó incorporarse a la segunda escuadrilla de la compañía de Richthofen, pilotando un Fokker DR I, triplano. Su récord se elevó a partir de entonces con rapidez y cuando alcanzó las 30 victorias, en abril, fue galardonado con la Medalla al Mérito y se le dio el mando de la Jasta 4, equipada con Fokkers DVII y Siemens-Schuckert DIII con escenario de operaciones en Metz. El propio avión de Udet, un modelo de la Jasta 4, equipada con Fokkers DVII y Siemens-Schuckert DIII con escenario de operaciones en Metz. El propio avión de Udet, un modelo de este último tipo, pintado de rojo, es el que aparece en la ilustración. Fue durante el verano de 1918 cuando el récord de derribos de este sobresaliente piloto se elevó a 62 —a tan sólo un puesto de gran Richthofen—. Pero fue herido y derribado en septiembre y ya no volvió al frente.

Durante los años de entreguerras Ernst Udet llegó a ser internacionalmente famoso como piloto acrobático a ambos lados del Atlántico. El entusiasmo que ponía en su trabajo le llevó a ser nombrado inspector de aparatos de ataque y cazabombarderos en febrero de 1936 y director de Desarrollo Técnico en la R.L.M. en junio de aquel mismo año. En 1938 fue promovido al rango de Mayor y nombrado Jefe de Aprovisionamientos y Recursos de la Aviación. Pero, aún siendo un excelente piloto como era, a Udet le faltaban las dotes de organización que este alto cargo requería. El enorme esfuerzo que suponía la tarea de aumentar el desarrollo de la aviación militar en la industria alemana fue acabando poco a poco con su energía mental y física. La permanente tensión en su trabajo y el incremento de las preocupaciones domésticas condujo a Ernst Udet a acabar con su vida, suicidándose el 17 de noviembre de 1941.

Córtese por la línea de puntos y colecciónese aparte

Siemens Schuckert del Jagdstaffel 4,
pilotado por el oberleutnant Ernst Udet, mayo 1918



LOS ASES
Y SUS AVIONES (14)

Dimensiones:

Envergadura: 9,8 m.
Longitud: 6,59 m.
Altura: 2,79 m.

Motor:

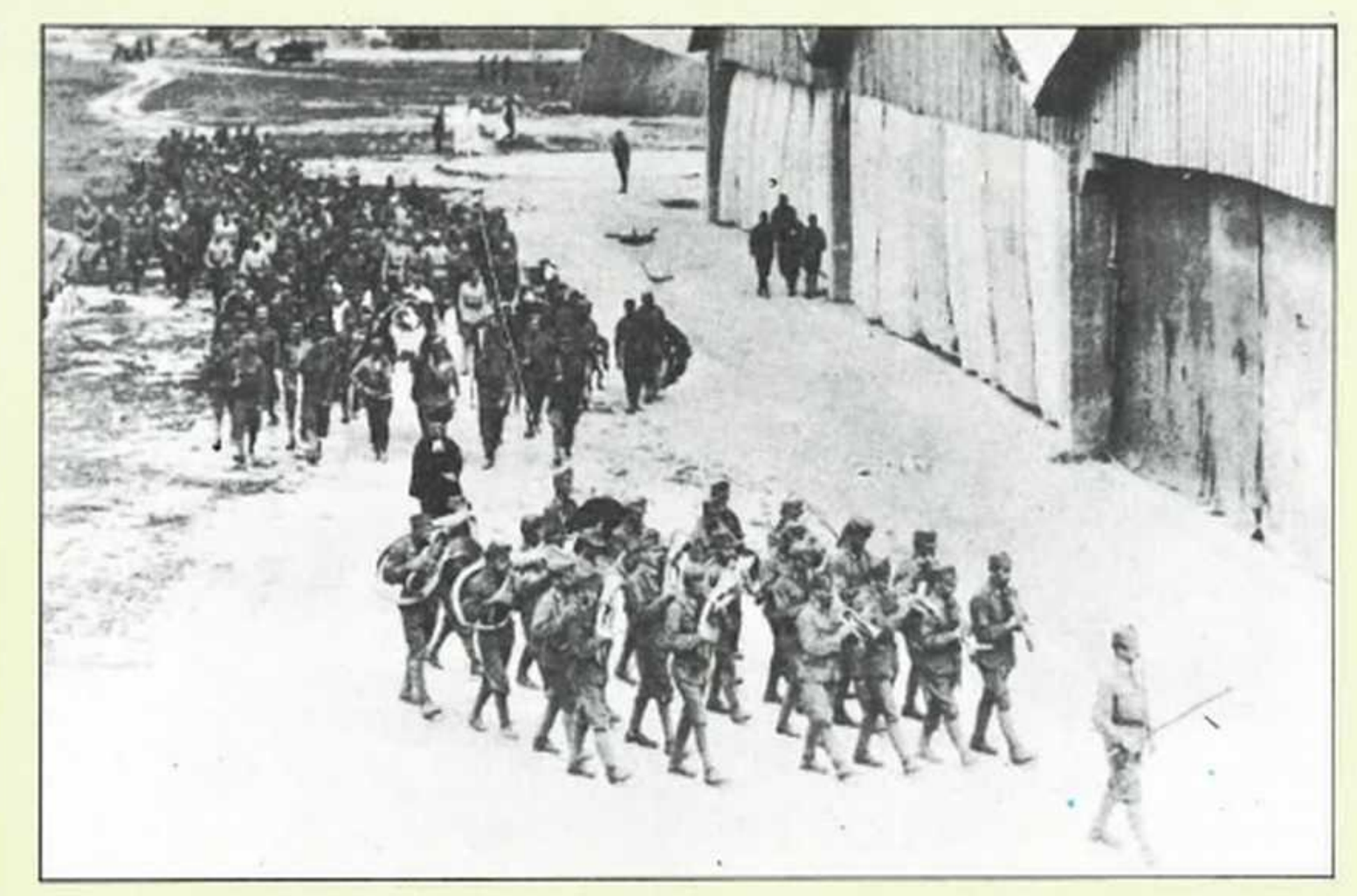
Hero de 200 HP

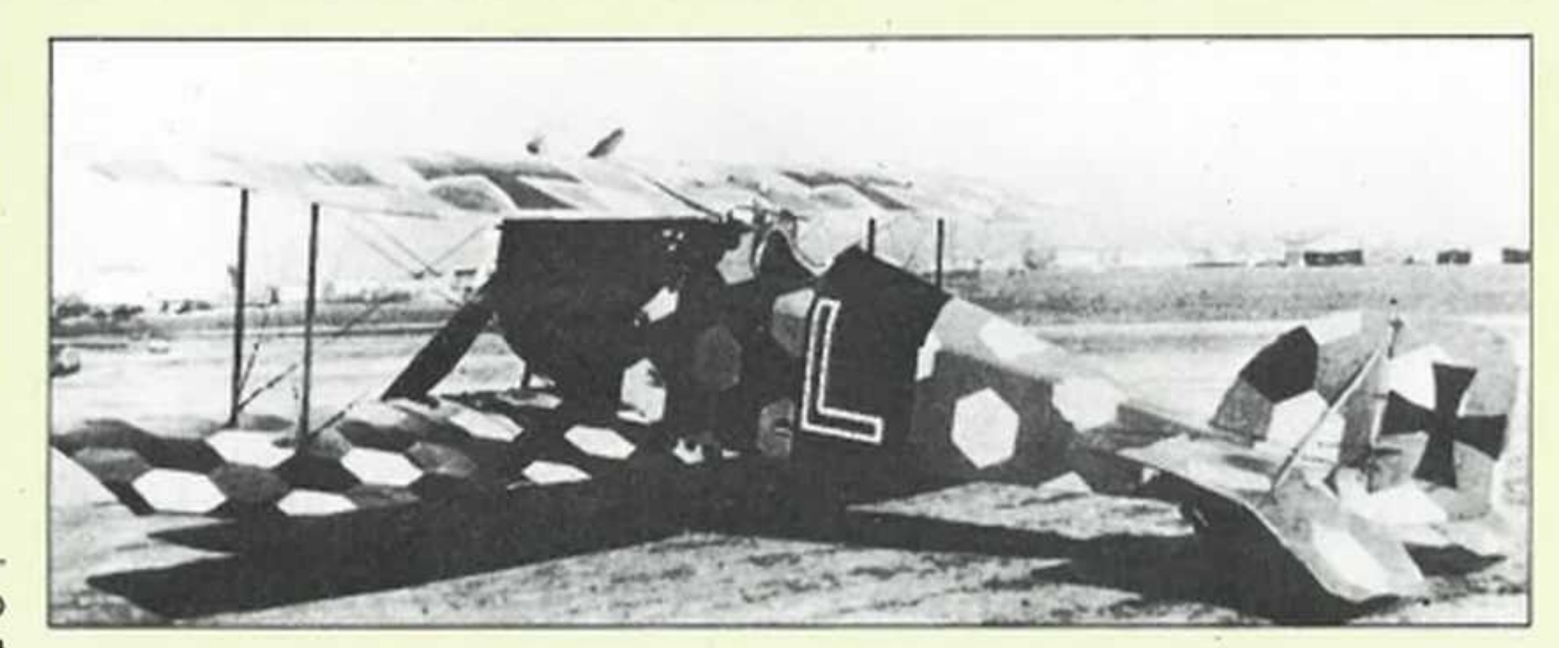
Prestaciones:

Velocidad máxima: 180 km/h.
Techo operativo: 6.000 m.
Autonomía: 354 km.

Armamento:

Dos ametralladoras de 7,7 mm. Schwarzlöse.





El Phönix de Frank Linke-Crawford

En los primeros meses de la Primera Guerra Mundial, el grueso de las fuerzas de combate del imperio austro-húngaro, apoyado hasta cierto límite por una pequeña fuerza aérea, fue alineado contra Rusia. El 23 de mayo de 1915, cuando Italia declaró la guerra a Austria, la fuerza aérea húngara fue transferida al frente de Italia y allí fue donde se desplegaron los primeros cazas austro-húngaros. Al año siguiente estaban en servicio siete Feldflieger companien. Estas unidades iban equipadas en principio con Berg DI y los Albatros DI, DII y DIII, construidos bajo licencia.

Con la aparición de los escuadrones de caza británicos en Italia, la fuerza austro-húngara se fue ampliando de forma regular hasta llegar a los 13 «fliks» en servicio. Aunque éstos eran raramente capaces de operar frente a cualquier aparato que se asimilara a su propia capacidad efectiva, cierto número de sus pilotos consiguieron notables marcas.

Encabezando la lista se encontraba Haupmann Godwin Brumoski, polaco de nacimiento, que contaba de 35 a 40 victorias, seguido por el offizierstellvertreter, Julius Arigi, que llegaba a las 26-32 victorias. El tercero de la lista, era otro piloto polaco, Frank Linke-Crawford, con una marca de 27 a 30. Linke-Crawford, sin embargo, había encabezado la lista durante casi un año antes de su muerte.

A comienzos de la guerra, Linke-Crawford se había incorporado a la Caballería, pero se trasladó a la Infantería en febrero de 1916. Dos meses más tarde se pasó al servicio aéreo y después de un tiempo de entrenamiento fue enviado a la Flick 41 J de Bromosinski. Su marca en victorias se elevó rápidamente pilotando los Albatros DIII. A finales de 1917 se le dio el mando de la Flick 60J, en el frente de Piave. Entre los pilotos de su victoriosa unidad estaba Julius Arigi, que se convirtió en el NCO más galardonado del imperio austro-húngaro. En el frente de Piave, Linke-Crawford se enfrentó por primera vez con el Sopwith Camel, aparato igualado en prestaciones al Phönix DI.

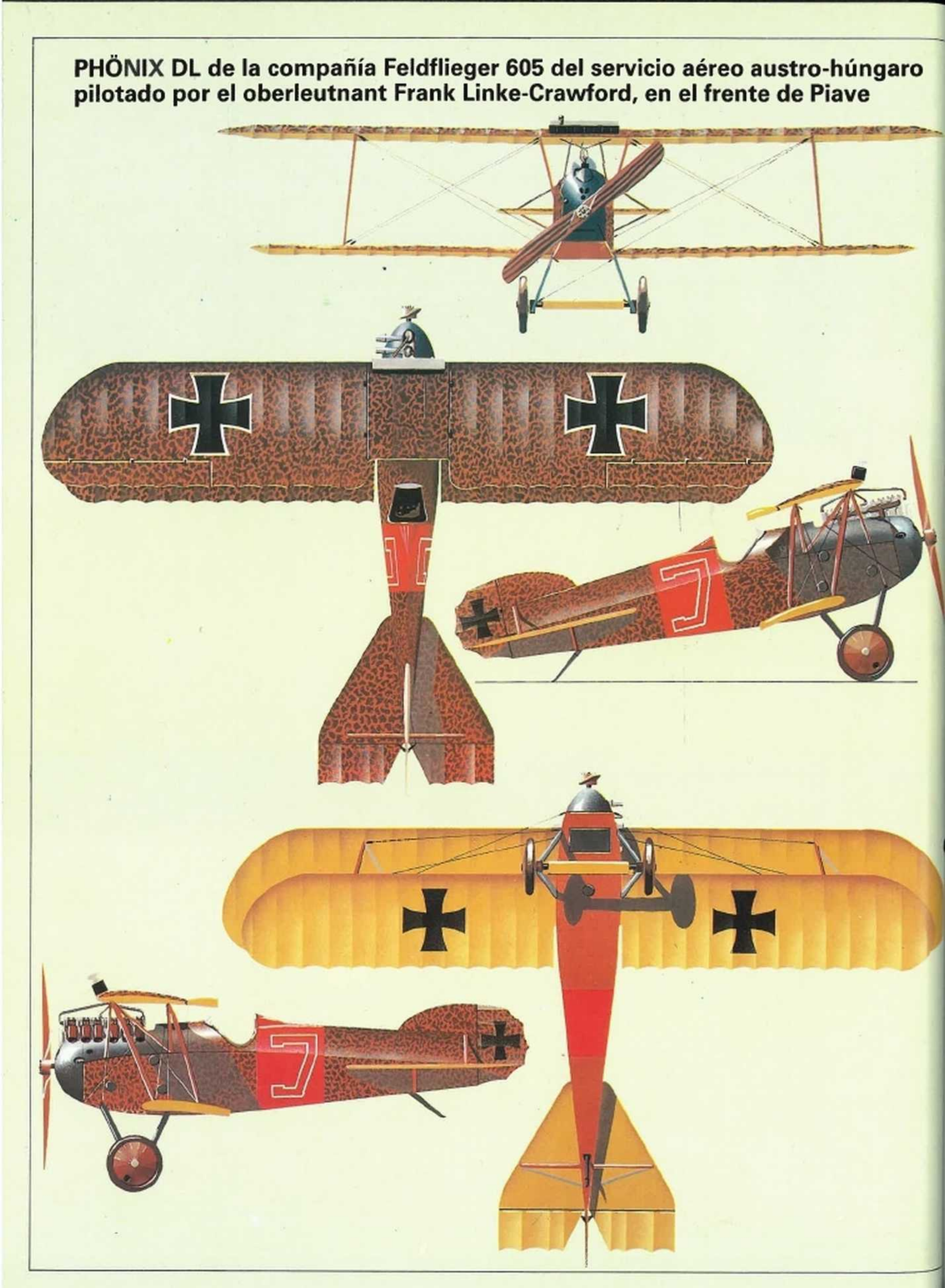
Para el 31 de julio de 1918 la marca de Linke-Crawford había alcanzado las 30 victorias, siendo entonces la más alta de los pilotos de la Feldfliegerkonspagnien. Aquel día, por la mañana temprano, Linke-Crawford, en un Phönix DI comandaba a dos pilotos bisoños que volaban en Albatros DIII, cuando se encontraron con tres Camel del escuadrón 45 de las Reales Fuerzas Aéreas, a los cuales atacaron. Al serlo, el liutenant Jack Cottle se salió de la formación y puso su Camel rumbo al sol antes de volverse y atacar a su vez al jefe enemigo. El Phönix fue alcanzado por varios disparos y se desintegró sobre Fontana. Linke-Crawford murió instantáneamente. La descripción del Lt. Cottle del avión de su víctima no fue enteramente precisa, pero sí lo suficiente como para identificar el Phönix de Linke-Crawford.

Arriba a la izquierda: Frank Linke Crawford cuando como oberleutnant comandaba la Flick 60 J.

Arriba: En los funerales militares de Linke-Crawford, el cortejo abandona el aeropuerto de Pobersch.

Sobre estas líneas: El caza Aviatik D1 Berg era uno con los que estaba equipada la Flick 60 J.

PHÖNIX DL de la compañía Feldflieger 605 del servicio aéreo austro-húngaro pilotado por el oberleutnant Frank Linke-Crawford, en el frente de Piave



LOS ASES
Y SUS AVIONES (15)

Dimensiones:

Envergadura: 8,87 m.
Longitud: 6,2 m.
Altura: 2,3 m

Motor:

Hispano-Suiza 8 B-A

Prestaciones:

Velocidad máxima: 215 km/h.
Techo operativo: 6.645 m.
Autonomía: 2 horas.

Armamento:

Dos ametralladoras Vickers de 0.303.

Spad S XIII de Edward Rickenbacker

Nacido en Columbus, Ohio, en 1980, Eddie Rickenbacker tenía ganada una considerable reputación como conductor de coches de carreras en Estados Unidos cuando empezó a sentir interés por el vuelo durante una visita a Inglaterra en 1917. Después de un corto intervalo como chófer del general Pershing, en Francia, después de que América hubiera entrado en la primera guerra mundial, fue transferido a la sección aérea del Ejército de Estados Unidos y, con alguna frustración, se encontró en la oficina de ingeniería en Issoudun, en calidad de jefe.

Sin embargo, durante sus ratos libres, Rickenbacker iba completando cursos sobre vuelo y tiro y, a su debido tiempo, fue enviado al escuadrón aéreo número 94, el famoso «Hat in the Ring», capitaneado por Raoul Lufbery, formando en la primera patrulla aérea que sobrevoló las líneas enemigas el 19 de marzo de 1918. Por entonces, el escuadrón volaba en cazas Nieuport y, en tal aparato, Rickenbaker destruyó su primer avión alemán, un Albatros, el 29 de abril.

El 30 de mayo derribó su quinto aparato enemigo, calificándose así como as, pero una infección de oídos le retuvo en tierra durante los siguientes tres meses, durante los cuales el escuadrón 94 fue reequipado con el caza SPAD S XIII.

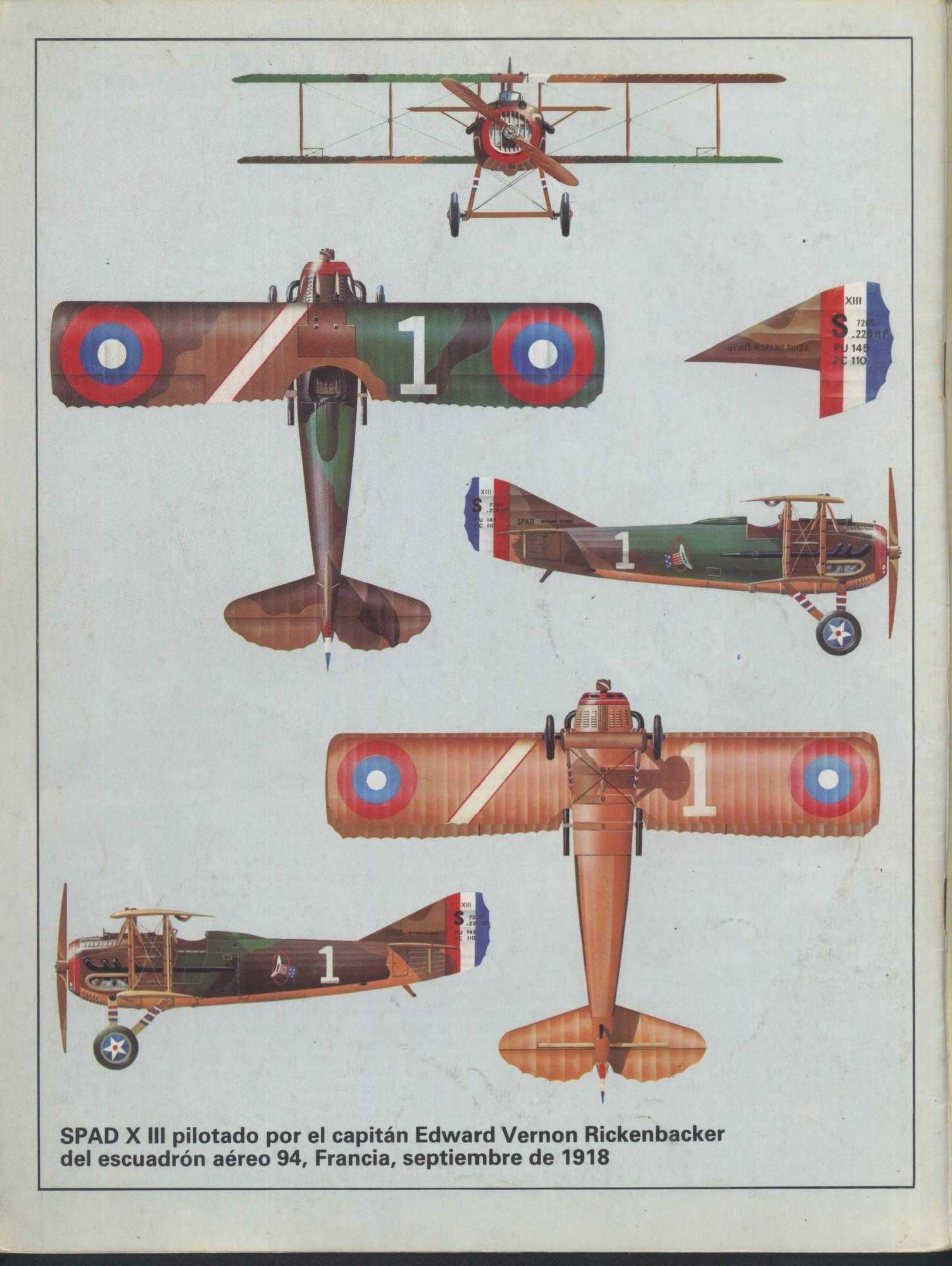
La sexta y séptima víctimas de Rickenbacker, ambas Fokker, cayeron el 14 y 15 de septiembre. Diez días más tarde fue promovido a capitán y se le dio el mando del escuadrón 94, que operaba entonces sobre el sector de Verdún durante la ofensiva Argonne-Meuse. Su avión, que llevaba un prominente «1» en el fuselaje y en las alas, iba decorado con bandas rojas, blancas y azules alrededor de los puntales bajo el cuerpo del avión, aumentando el número de bandas según iba aumentando el número de sus victorias.

En su primera salida, el 25 de septiembre, como C. O. del escuadrón, Rickenbacker se anotó su primera doble victoria, destruyendo un Fockker y un Halberstadt en una sola patrulla de mañana. A finales de octubre su marca se había elevado a 26 victorias, incluyendo 12 Fokkers, cinco cazas Albatros y cuatro zepelines, la marca más alta conseguida por un piloto americano durante la primera guerra mundial. Más tarde fue galardonado con la medalla del Congreso al Honor y permaneció en activo en aviación y en negocios de automoción, llegando al cargo de presidente de la Eastern Airlines en 1953.

Eddie Rickenbacker, el piusmarquista piloto de caza americano de la primera guerra mundial, a bordo de su caza SPAD.

Sobre estas líneas: La famosa insignia del escuadrón aéreo 94, el «Hat in the Ring». Rickenbacker realizó su primera patrulla aérea con esta unidad en marzo de 1918 y más tarde se convirtió en su C.O.

Córtese por la línea de puntos y colecciónese aparte



SPAD X III pilotado por el capitán Edward Vernon Rickenbacker del escuadrón aéreo 94, Francia, septiembre de 1918

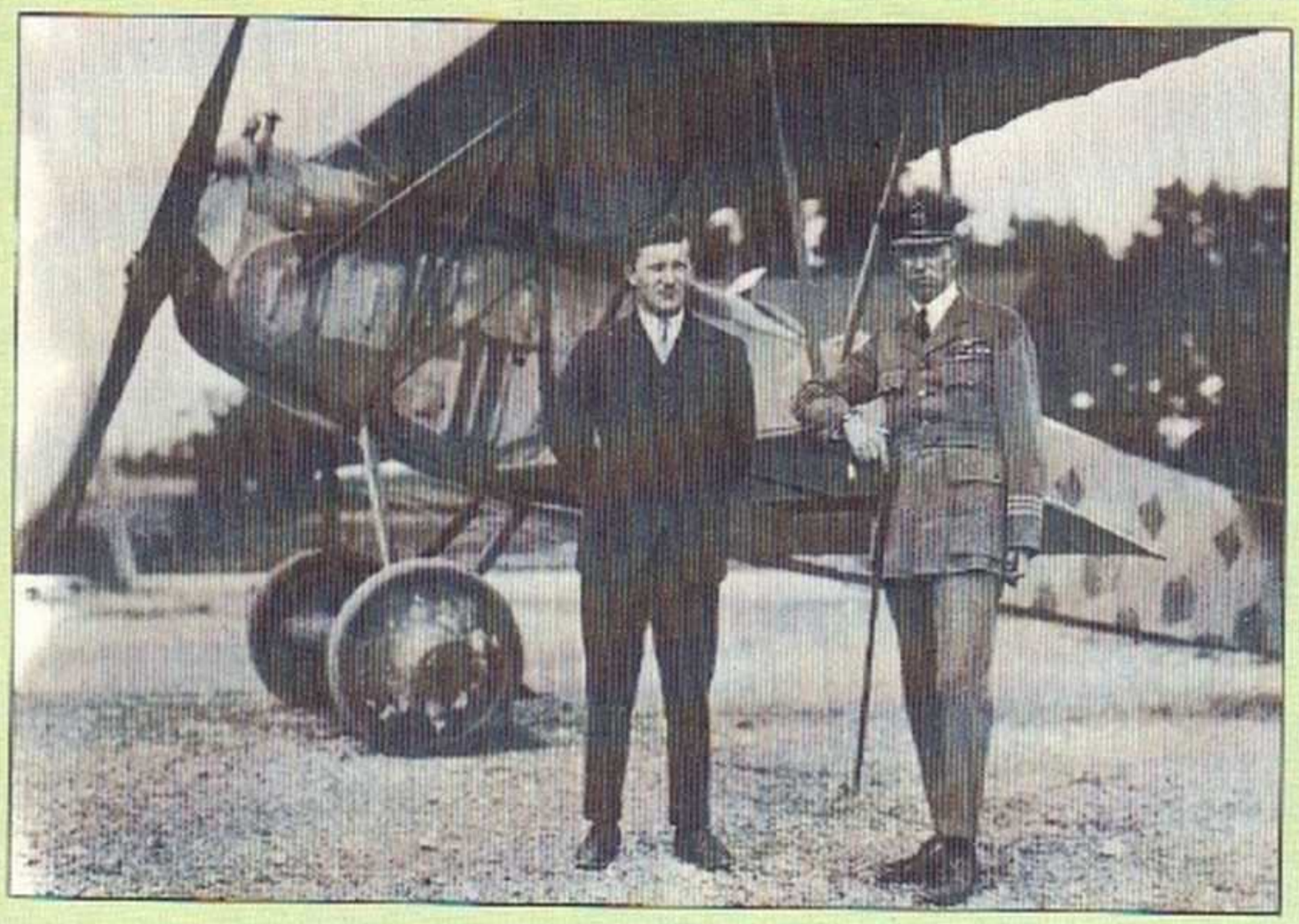
Dimensiones:
Envergadura: 9,17 m.
Longitud: 6,02 m.
Altura: 2,67 m.

Motor:
Bentley BR2 de 230 caballos.

Prestaciones:
Velocidad máxima: 195 km.
Techo operativo: 6.100 m.
Alcance: 580 km.

Armamento:
Dos ametralladoras Vickers.

LOS ASES
Y SUS AVIONES (16)



El Sopwith Snipe de William Barker

El piloto más famoso de la RAF que volaba sobre el frente italiano en la Primera Guerra Mundial, el mayor William Barker, alcanzó, sin embargo, la inmortalidad por una brillante acción que realizó sobre el frente Oeste a tan sólo 14 días del final de la guerra.

Nacido en Canadá, en Dauphin, Manitoba, el 3 de noviembre de 1894, Barker era observador en el Escuadrón 9 con aviones BE 2C, recibiendo orden de combate en abril de 1916 y abatiendo a su primer enemigo el 29 de julio, un Roland. Después de estar en servicio en los Escuadrones n.os 4 y 15, fue escogido para entrenamiento de pilotos y recibió la Military Cross antes de volver al Escuadrón n.° 15, en el cual pilotaba un RE 8 a primeros de 1917. Después de un corto período como instructor en Inglaterra se incorporó al Escuadrón n.° 28 y con él marchó a Francia como comandante de vuelo en aviones Sopwith Camels. Al cabo de un mes ya había derribado cinco aparatos alemanes más.

En noviembre, el escuadrón fue enviado al frente italiano y Barker se llevó consigo su Sopwith Camel, con el número de serie B6313. En este avión consiguió 19 victorias más entre aviones y zepelines, para finales de marzo de 1918, tiempo durante el cual fue recompensado con la Orden a los Servicios Distinguidos (DSO). En abril tomó el mando del Escuadrón 66, también en Italia, quedándose con su avión Camel. Los siguientes tres meses vieron incrementar su marca con 16 victorias más y en julio fue galardonado con una segunda barra de grado de la Military Cross y con la Medalla de Plata italiana al Valor. A finales de mes se le dio el mando del Escuadrón 139 y, aunque éste volaba cazas tipo Bristol, él continuó volando en su fiel Camel. Derribó otros seis aviones enemigos antes de ser enviado de nuevo a Inglaterra en septiembre, cuando su Camel, ya completamente deshecho, tuvo que ser retirado como chatarra. Con él había conseguido casi cincuenta victorias.

De vuelta a Inglaterra, fue recompensado con una barra en su DSO, y, una vez más, volvió a convertirse en instructor. A petición propia, sin embargo, volvió a Francia, como piloto de refresco en el Escuadrón 201, llevándose consigo uno de los nuevos cazas Sopwith Snipe, serializado E8102. Durante algunas semanas los enfrentamientos se le eludieron y el 27 de octubre terminaba su estancia en Francia. Tras empaquetar el paracaídas en su Snipe, pusó rumbo a Inglaterra, pero no pudo resistir la tentación de echarle el último vistazo a las líneas enemigas. Cuando se encontraba a 6.500 km. sobre el bosque de Mormal descubrió y derribó un biplaza enemigo, pero inmediatamente fue localizado por una formación de Fokkers. Fue alcanzado en un muslo y se desvaneció.

Al recobrar la consciencia, dio cuenta de uno de sus adversarios antes de ser alcanzado de nuevo, esta vez en el otro muslo. Se volvió a desmayar y su avión entró en barrena. Cuando volvió en sí se encontró rodeado, pero respondió destruyendo otros dos Fokkers.

Una bala enemiga le atravesó el codo izquierdo y otra vez perdió el sentido, pero lo recobró al llegar a baja altura y consiguió hacer aterrizar su Snipe junto a un zepellin inglés, sufriendo rotura de nariz en el choque subsiguiente.

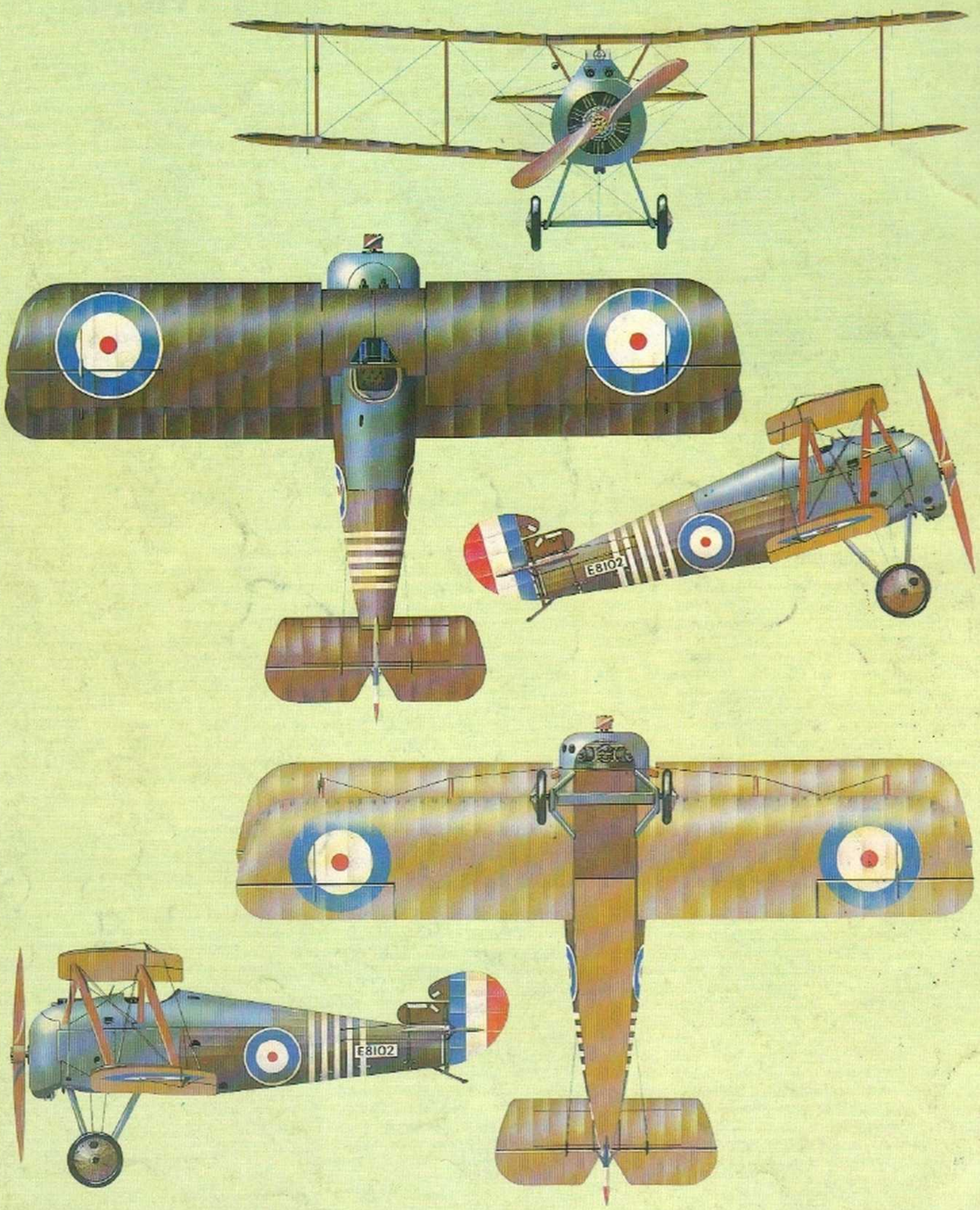
William Barker se recuperó de sus heridas para recibir del Rey Jorge V la Victoria Cross, por su magnífica hazaña. Con una marca de 52 victorias, se colocó el séptimo en la lista de pilotos campeones de las fuerzas británicas y de la Commonwealth. Sus condecoraciones, la Victoria Cross, la Distinguish Service Order, con distintivo, la Merit Cross con doble distintivo, la Legión de Honor francesa, la Croix de Guerre, y dos medallas italianas al Valor, sólo eran superadas por el mayor Edward Mannock. Después de la guerra ingresó en la Royal Canadian Air Force y fue, durante un corto período, agregado militar del aire de Canadá, en Londres, pero se mató en accidente aéreo el 12 de marzo de 1930.

Arriba a la izquierda: Barker (a la derecha) y su compañero, el as canadiense y VC, Billy Bishop, frente a un Fokker D VII en septiembre de 1919. Después de la Primera Guerra Mundial, los dos ases fueron socios en un negocio de venta de aviones Sopwith, en Canadá. Después, en 1920, abrieron un servicio aéreo charter de corta duración.

Arriba: Barker con la insignia de un avión austríaco derribado en el frente italiano en 1918.

ALEMANIA ESTA PUBLICADA EN EL FASCICULO 18

Sopwith Snipe del Escuadrón n.° 201 de la RAF, pilotado por el mayor W. G. Barker, en Francia, el 27 de octubre de 1918



LOS ASES
Y SUS AVIONES (17)

Dimensiones
Envergadura: 15,84 m.
Longitud: 11,89 m.
Altura: 3,99 m.

Motor
Jaguar VIC Armstrong Siddeley de 50 Hp.

Prestaciones
Velocidad máxima: 212 km/h.
Techo operativo: 5.485 m.
Alcance: 724 km.

Capacidad
10 pasajeros.

Cobham conversa con Geoffrey de Havilland, junto al DH 61 Giant Moth.

DH Giant Moth de Alan Cobham

Uno de los verdaderos pioneros de la aviación comercial durante la década de los 20, Sir Alan Cobham, hizo probablemente más por Inglaterra que ningún otro para introducir los placeres del vuelo entre la gente. Nacido el 6 de mayo de 1894, sirvió durante tres años con la Artillería en Francia durante la Primera Guerra Mundial, antes de ser transferido a los Royal Flying Corps y más tarde a la RAF. Inmediatamente después del armisticio se compró un avión de entrenamiento excedente de la guerra, marca AVRO 504K, en el que organizaba excursiones para el público llevando a más de 5.000 personas en el primer año. Un par de años después voló con el Havilland Hire Service, llevando pasaje y carga con destino a cualquier parte del continente europeo.

Durante los años de éxito le ocurrieron incontables aventuras. Cobham voló en un servicio postal aéreo entre España y el norte de Africa y sus servicios fueron alquilados para tours por Africa y el Medio Este. También realizó el primer vuelo que atravesó el canal con un avión ultra ligero marca DH 53 Humming Bird, y en 1924 ganó la Copa Aérea del Rey.

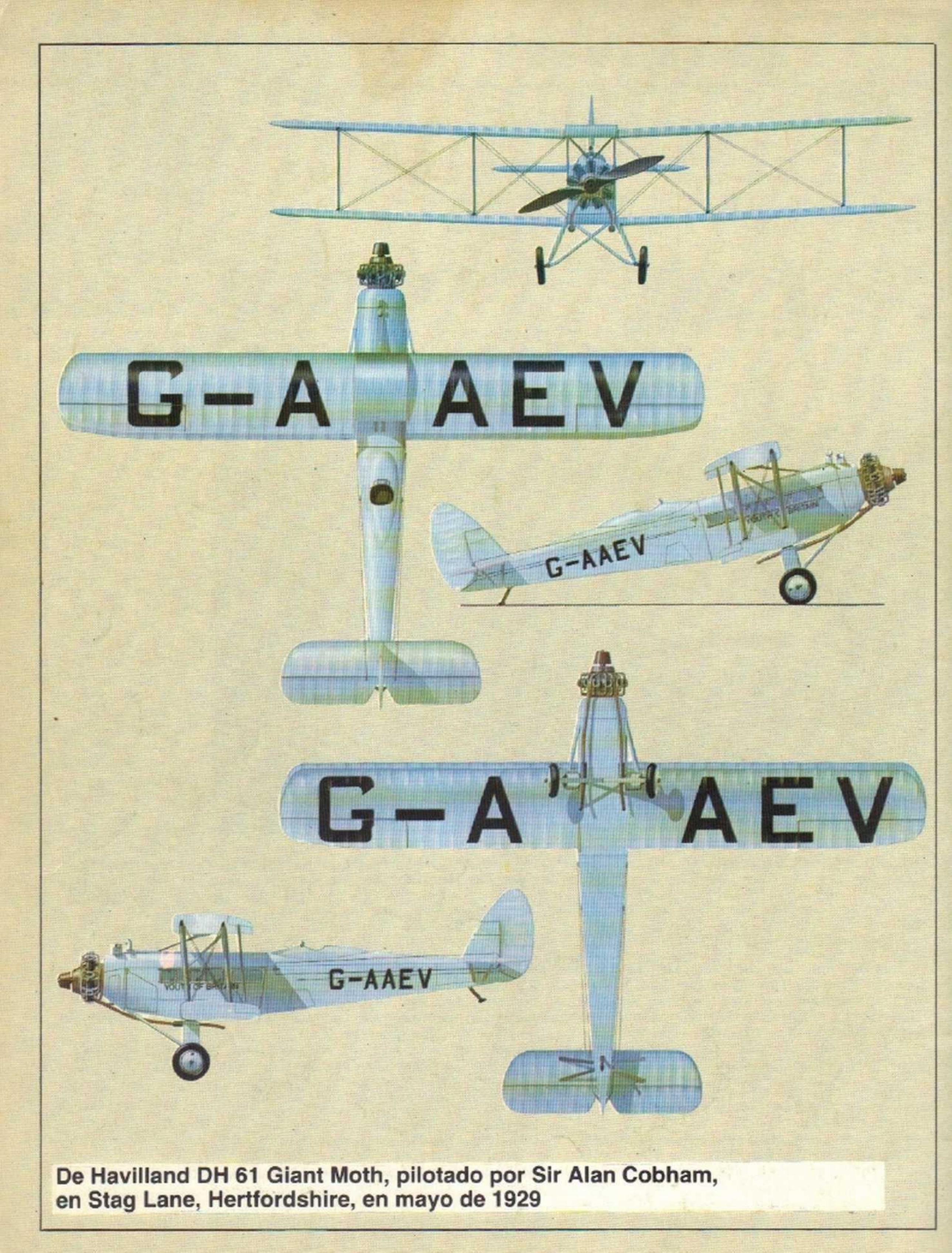
Además llevó a Sir Sefton Brancker a la India para que examinara la posibilidad de crear líneas aéreas comerciales al sub-continente y hacer un estudio inicial de una ruta aérea a Ciudad del Cabo.

Fue en el verano de 1926 cuando hizo un vuelo histórico a Australia en **un avión flotante** marca DH 50, regresando el 1 de octubre del mismo año teniendo una tumultuosa bienvenida y otorgándosele el título de Caballero.

Finalmente, en 1927, circunnavegó el continente africano en un Short Singapore. Durante los años 30 Sir Alan Cobham se mantuvo en la boca del público por su famoso espectáculo del Día Nacional de la Aviación con el que recorrió pueblos y ciudades de Inglaterra organizando excursiones para muchísima gente.
En 1929 había decidido presentar ante las autoridades municipales para convencerles de la importancia de los aeródromos para la aviación comercial y deportiva. Con este propósito voló en un Havillan DH 61 Giant Moth de 10 asientos llamado «Youth of Britain».

Muchos de los futuros pilotos y miembros de tripulaciones de la RAF también reciben su bautismo de aire gracias a la empresa de este gran pionero.

Al menos 30 de los actuales aeródromos municipales construidos por el esfuerzo de Cobham.



De Havilland DH 61 Giant Moth, pilotado por Sir Alan Cobham, en Stag Lane, Hertfordshire, en mayo de 1929

Dimensiones
Envergadura: 9,14 m.
Largo: 8,79 m.
Altura: 3,73 m.

Motor
Rolls Royce «R» de 2.350 CV.

Prestaciones
Velocidad máxima: 655,08 km/h. (récord mundial) al nivel del mar.
Techo operativo: no medido nunca.

Alcance:
Nunca comprobado.

LOS ASES
Y SUS AVIONES (18)

John Boothman (tercero por la derecha) fotografiado con otros miembros de la flota de High Speed de la RAF. El 29 de septiembre de 1931 ganó el trofeo Schneider en un Supermarine S 6B de carreras floatplane, diseñado por Reginald J. Mirchell. Boothman fue un piloto excepcional, con la experiencia y habilidad necesarias para volar en una carrera de prototipos hasta el límite máximo.

Supermarine S 6B de John Boothman

La historia de la aviación ha ido estando jalonada por pruebas de competición, cuya meta ha sido la culminación de una tecnología acelerada. El famoso trofeo Schneider, por el que entre 1912 y 1931 compitieron **seaplanes** de carreras, fue un acontecimiento que fomentó constantes esfuerzos para avanzar en ese dramático atributo de los aviones: la velocidad.

En 1927 el Reino Unido ganó la competición cuando el Flight Lieutenant S. N. Webster pilotó el **Supermarine S5** de R. J. Mitchell a una velocidad récord de 453,59 km/h. Dos años más tarde el Flying Officer H. R. D. Waghorn llevó al **Supermarine S6** a la victoria desde Ryde, en la isla de Wight a una velocidad de 528,88 km/h. A Gran Bretaña sólo le faltaba ganar la competición en 1931 para llevarse directamente el codiciado trofeo, de acuerdo con las reglas.

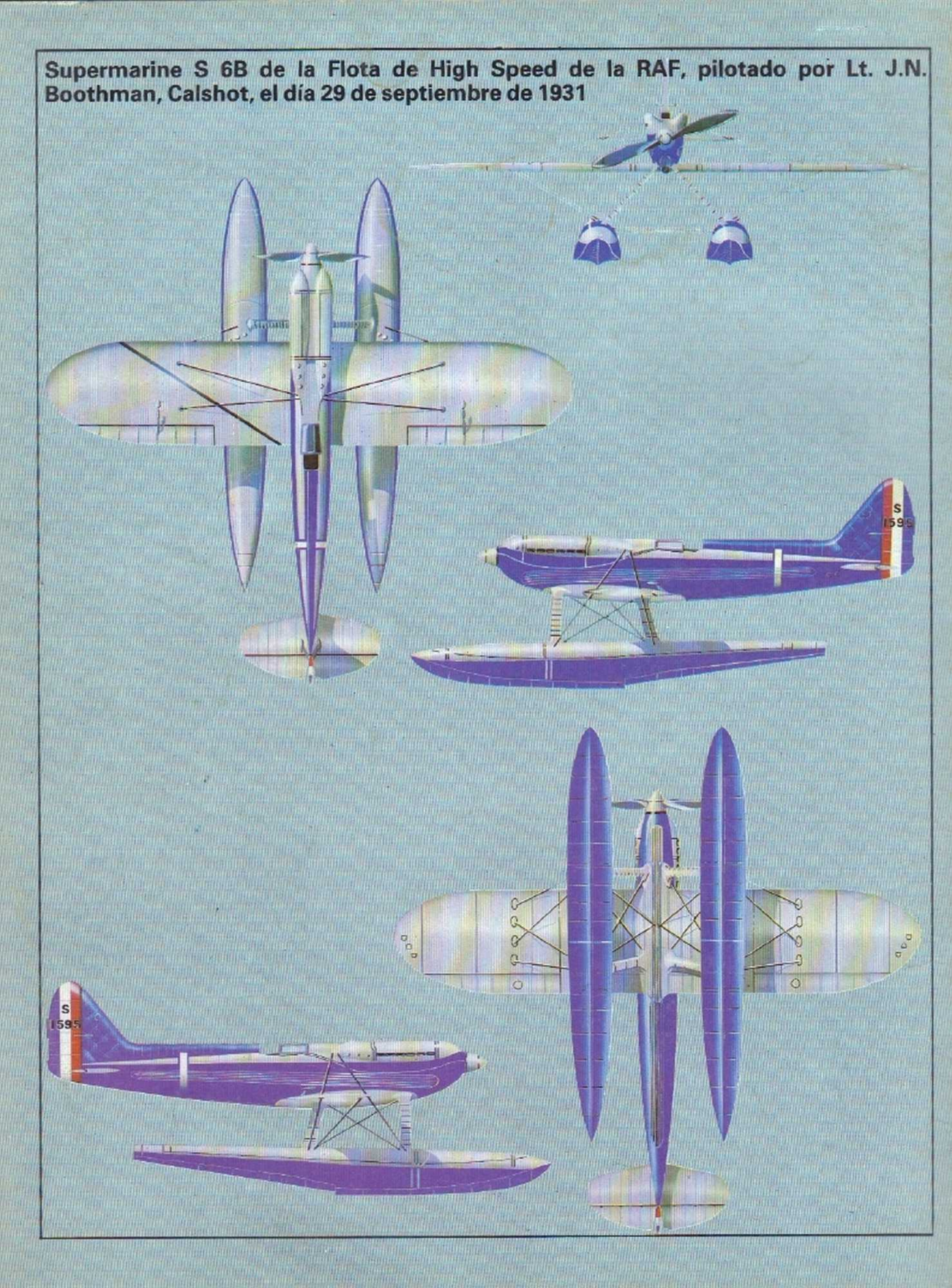
El Gobierno británico, debido a la situación económica, retiró su apoyo al equipo nacional de carreras en 1931. Pero Lady Houston se lanzó a la brecha aportando los fondos necesarios y la Royal Air Force High Speed Flight tuvo su base en Calshot, en Hampshire, junto a las aguas de Southampton. Entre la pequeña partida de pilotos que se agrupaba bajo el Wing Commander, A. H. Oriebar, para participar en el concurso, se encontraban los Flight Lieutenant, G. H. Stainforth y J. N. Boothman, ambos pilotos experimentados, que habían volado en la Marine Aircraft Experimental Establishment, en Felixstowe.

Los **seaplanes S 6B,** de los cuales dos —serializados con nos. S1595 y S1596— iban preparados, no eran sino una evolución directa del **S6** de 1929 que conservaban los soberbios motores Rolls-Royce de doce cilindros enfriados por agua. Con mejores carburantes y sobrecarga aumentada, la potencia de salida de aquellos motores había subido de 1.900 a 2.350 caballos de vapor.

Según se aproximaba el día de la competición, quedó claro que los participantes extranjeros no estarían preparados con tiempo. Italia se retiró, mientras que el concursante francés se estrelló cerca de Marsella, matándose el piloto y dando, por tanto, ventaja a Inglaterra. Fue Boothman quien el 29 de septiembre pilotó el **S1595** a través de las siete etapas establecidas en la carrera, a una velocidad media de 547,31 km/h, y fue declarado vencedor oficialmente, dando así por fin la victoria a Inglaterra. Esa misma tarde Stainforth estableció un nuevo récord mundial absoluto, con los 610,05 km/h., y algunos días más tarde lo elevó a 655,08 km/h. Ambos pilotos fueron recompensados, subsiguientemente, con la Air Force Cross. Como dijo Orlebar al describir los sucesos: «El mérito lo tiene el cerebro que lo concibió, no las manos que lo pilotaron, pero las manos se divirtieron mucho...».

John Nelson Boothman, nacido en County Wicklow Irlanda, en febrero de 1901, se había incorporado a la RAF a principios de los años 20. Considerado como piloto excepcional, se le adscribió al Experimental Establishment para vuelo y armamento de Martlesham Heath, que después se trasladó a Felixstowe. Cuando estalló la Segunda Guerra Mundial había ascendido al rango de Wing Commander y en 1943 al de Air Commodore, la 106 escuadrilla de reconocimiento fotográfico en Benson, Oxfordshire. Pilotó el Spitfire High Speed, un avión que había sido preparado para sobrepasar, más adelante, el récord mundial de velocidad en 1939, como su aparato personal. En él, Boothman realizó numerosas operaciones durante 1944, particularmente sobre la cabeza de playa de Normandía, por las que fue recompensado con la Cruz de Distinguished Flying. Por sus señaladas hazañas fue galardonado con numerosas condecoraciones extranjeras y, después de la guerra, con el título de Sir y como mariscal del aire Boothman llegó a comandante en jefe de la Coastal Comand de la RAF.

Supermarine S 6B de la Flota de High Speed de la RAF, pilotado por Lt. J.N. Boothman, Calshot, el día 29 de septiembre de 1931



LOS ASES
Y SUS AVIONES
(19)

Dimensiones
Envergadura: 11,2 m.
Longitud: 7,62 m.
Altura: 2,13 m.

Motor
Havilland Gipsy III de 120 Hp.

Prestaciones
Velocidad máxima: 201 km/h.
Techo operativo: 3.960 m.
Alcance: (normal) 708 km. (al añadirle un tanque de fuel extra) 5.795 km.

El DH Puss Moth de James Mollison

A Jim Mollison se le debe reconocer como uno de los mayores pioneros (trailblazing) de aquella romántica era de la aviación durante la Guerra, cuando tantos vuelos históricos fueron hechos por solitarios hombres y mujeres que abrían rutas de larga distancia que hoy vuelan las líneas aéreas comerciales.

Nacido el 19 de abril de 1905, Mollison fue destinado a la Royal Air Force en 1923, pero transferido a la Reserva cinco años más tarde como instructor de vuelo.

Después, se trasladó a Australia, donde trabajó como piloto de líneas aéreas entre Sydney y Melbourne. Influenciado por el famoso vuelo en solitario Inglaterra-Australia realizado por Amy Johnson (con quien después se casó), Mollison adquirió un Havilland DH 60G Gipsy Moth, matriculado VH-UFT, y en julio de 1931 estableció una nueva marca de vuelo en solitario Australia-Inglaterra, volando desde Wyndham a Pevensey Sands.

Durante un intento de vuelo en solitario, que hizo poco después, de Inglaterra a Ciudad del Cabo, llegó a Egipto en un tiempo récord de 37 horas.

Su siguiente avión fue un DH80A Puss Moth, matriculado G-ABKG, que fue modificado poniéndole un solo asiento y acondicionado con un tanque extra de fuel. Con este avión, Mollison consiguió el récord a Ciudad del Cabo, que entonces tenían Peggy Salaman y Gordon Store, despegando de Lympnine en Kent el día 24 de marzo de 1932; volando vía Sahara y Costa Oeste de Africa, llegó a Ciudad del Cabo después de un vuelo de 4 días, 17 horas y 50 minutos.

Charles Lindbergh y Amelia Earhart hicieron vuelos en solitario este-oeste cruzando el Atlántico Norte durante 1932, pero Jim Mollison decidió hacer un doble cruce, saliendo de Irlanda. Con este propósito, adquirió un nuevo Puss Moth, matriculado G-ABXY, al que llamó «The Heart's Content». Despegó de una playa cercana a Dublín el 18 de agosto de 1932, hizo escala en Newfoundland y aterrizó en Pennfield Ridge, New Brunswick, después de un vuelo de 31 horas 20 minutos, completando así el primer vuelo este-oeste en solitario cruzando el Atlántico. Sin embargo, fue persuadido de intentar el vuelo de regreso.

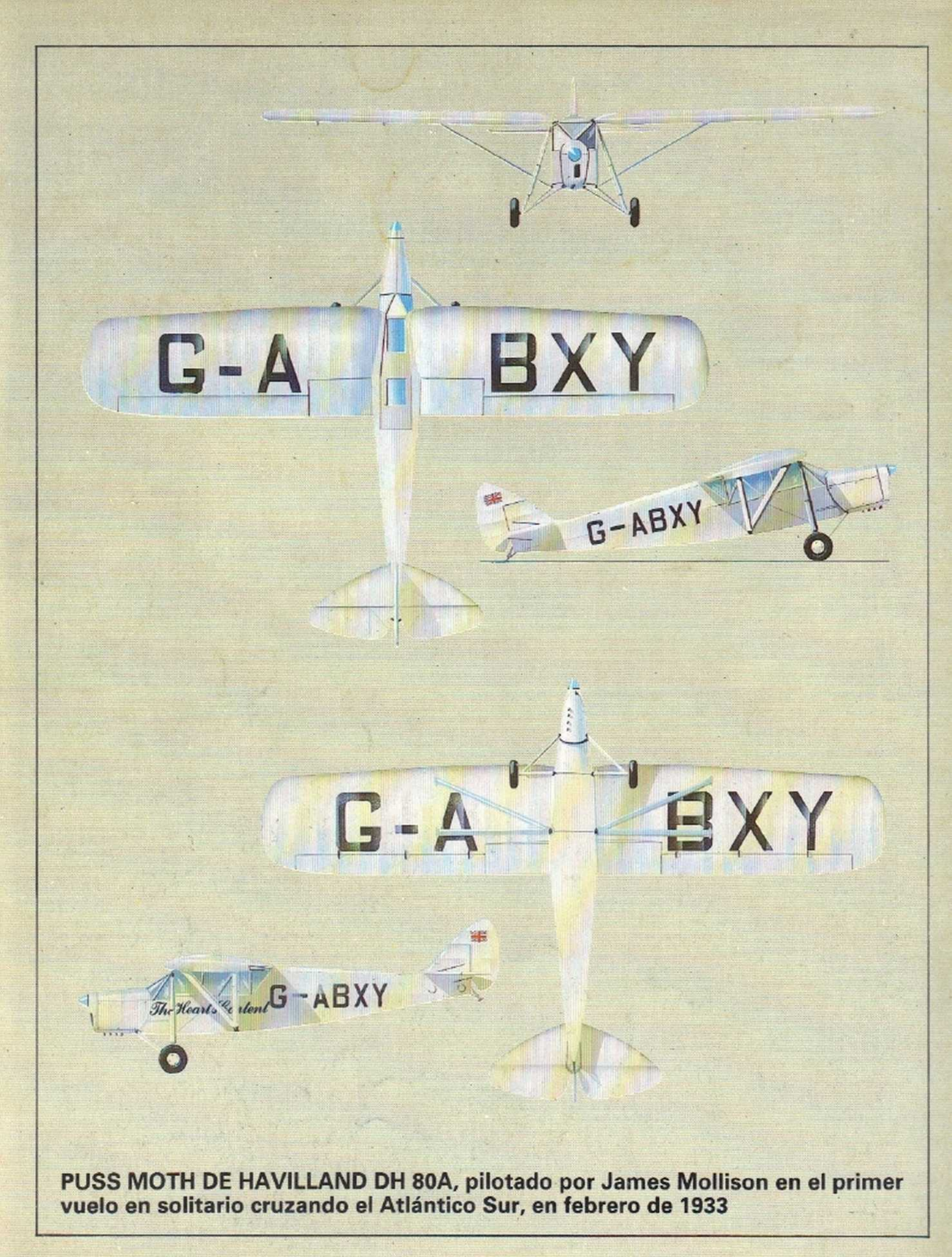
Mollison volvió su atención al Atlántico Sur, ya que todavía nadie lo había cruzado este-oeste en solitario. De nuevo volando en el Heart's Content, despegó de Lympne el 6 de febrero de 1933, dirigiéndose hacia Thies in French, Africa Oeste, desde donde salió hacia el Atlántico, a Port Natal en Brasil, aterrizando 17 horas y 40 minutos más tarde.

Después de otro vuelo a Río de Janeiro, Mollison y su Puss Moth volvieron a Inglaterra por mar. Después, el Heart's Content fue vendido a H. L. Brook para un intento de batir el récord a Australia, pero el famoso avión estaba dañado después de haber sido reparado de las averías producidas por un aterrizaje forzoso en Genholac, Francia, el día 28 de marzo de 1934.

Poco después, Jim Mollison, acompañado por su mujer, hizo un nuevo cruce del Atlántico en un Havilland Dragon, y en la carrera MacRobertson de Inglaterra a Australia, los Mollison establecieron una nueva marca de velocidad Inglaterra-India, antes de que su Havilland Comet fuera retirado de la carrera por problemas mecánicos.

Durante la Segunda Guerra Mundial, Mollison sirvió en el Ferry Comand de la RAF, cruzando muchas veces el Atlántico, llevando aviones americanos a Inglaterra, y fue nombrado Miembro del Imperio Británico en 1946. Murió en 1959.

Córtese por la línea de puntos y colecciónese aparte



PUSS MOTH DE HAVILLAND DH 80A, pilotado por James Mollison en el primer vuelo en solitario cruzando el Atlántico Sur, en febrero de 1933

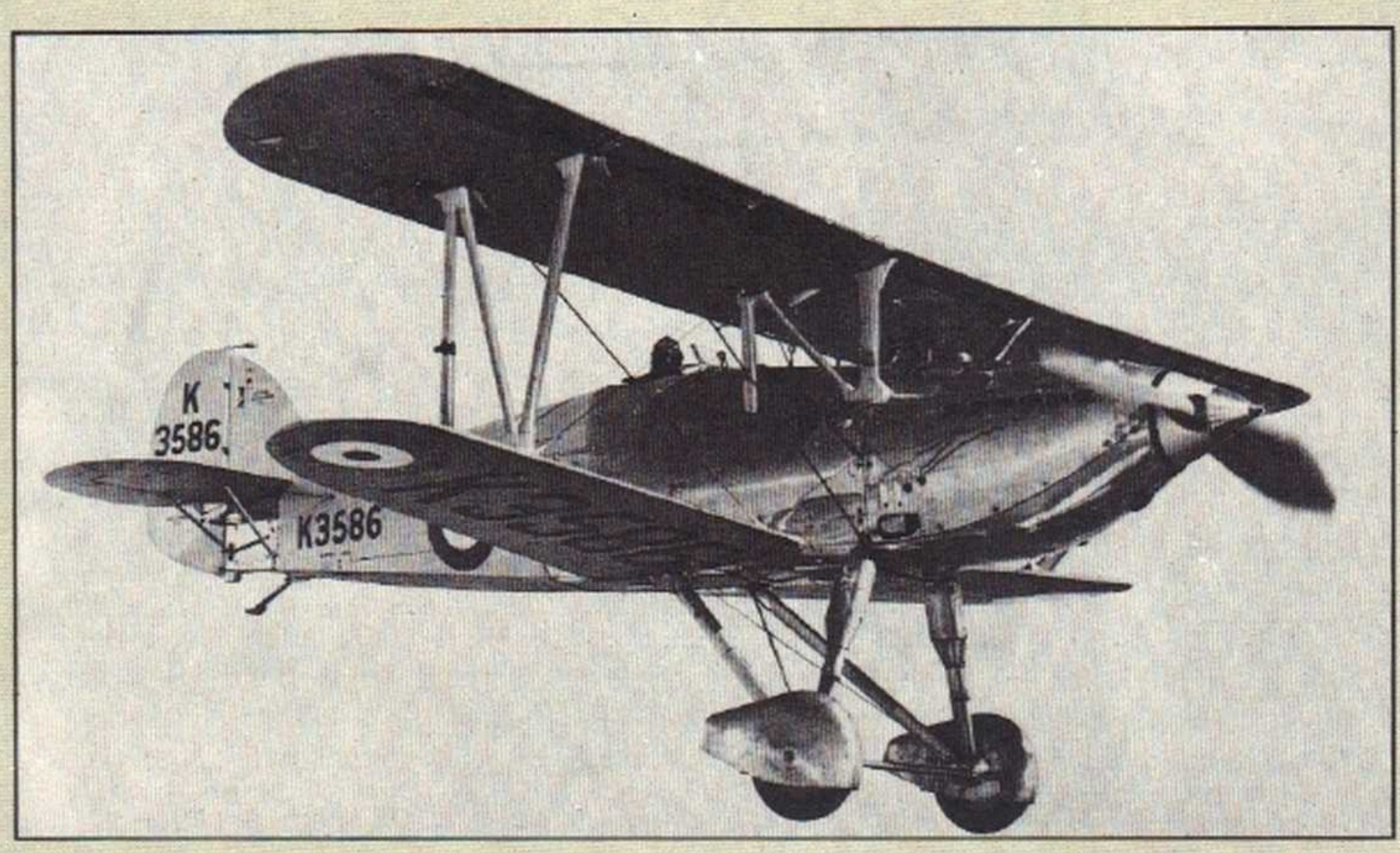
LOS ASES
Y SUS AVIONES (20)

Dimensiones
Envergadura: 9,1 m.
Longitud: 8,9 m.
Altura: 3,1 m.

Motor
Rolls-Royce Kestrel VIS, de 600 caballos

Prestaciones
Velocidad máxima: 370 km/h.
Techo operativo: 9.000 m.
Alcance aproximado: 416 km.

Armamento
Dos ametralladoras Vickers de 0,303 pulgadas (7,69 mm).



Arriba: El High-Speed Fury pasó su bautismo del aire pilotado por Bulman el 3 de mayo de 1933. Usado corrientemente para pruebas, fue pilotado en gran número de vuelos experimentales y se le fotografía con las tablillas dirigidas hacia el borde de ataque en las alas superiores. Fue pilotado con alas cónicas, tal como se representa en el dibujo, por Bulman en el Show aéreo SBAC.

Hawker Fury de George Bulman

Paul Ward Spencer Bulman (invariablemente conocido como «George» debido a su costumbre de dirigirse así a cualquiera y a todos en general), fue, probablemente, el más conocido, más respetado y más popular de todos los pilotos de pruebas entre las dos guerras mundiales.

Se le consideró ciertamente como el decano de su profesión durante más de veinte años. Nacido el 8 de abril de 1896, Bulman comenzó a trabajar como joven empleado en el Banco de Inglaterra, a los 17 años, y sirvió en artillería durante los primeros meses de la Primera Guerra Mundial, antes de trasladarse a la Royal Flying Corps, en 1915. Antes del armisticio era ya bien conocido como maestro (director, capitán) del Sopwith Camel y ya era Flight Lieutenant de la RAF.

Becado con nombramiento permanente, Bulman fue agregado al Engine Flight en los cuarteles del Royal Aircraft el 19 de octubre de 1919, bajo las órdenes de Roderick Hill, piloto de pruebas de gran talento, jefe de escuadrilla y, más tarde, mariscal jefe del aire con título de Sir. Fue allí donde Hill, Bulman, T. A. Langford Sainsbury, «Teddy» Gerrard y otros tantos fueron desentrañando penosamente los verdaderos principios científicos de la aviación de pruebas, que iban a colocar a la industria de aviación inglesa en tan buen puesto durante los siguientes treinta años.

Después de los vuelos de pruebas en Barnborough —que incluían una considerable cantidad de contratos para volar por parte de diversas empresas comerciales— George Bulman ingresó en la firma H. G. Hawker Engineering en 1925. En consecuencia fue él quien llevó al diminuto avión ligero Cygnat al primer puesto en la carrera por etapas de las 100 millas de la Lypne International de aquel año y ganó la competición para aviones ligeros del «Daily Mail» en 1926.

Cuando fue nombrado piloto de pruebas, Bulman realizó sus primeros vuelos en el Hawker Danecock, en el Heron y el Horsley en 1925, el Hornbill en 1926 y el Hawfinch y el Harrier en 1927; el Hart Tomtit y F20/27 en 1927 y el Hornet en 1929.

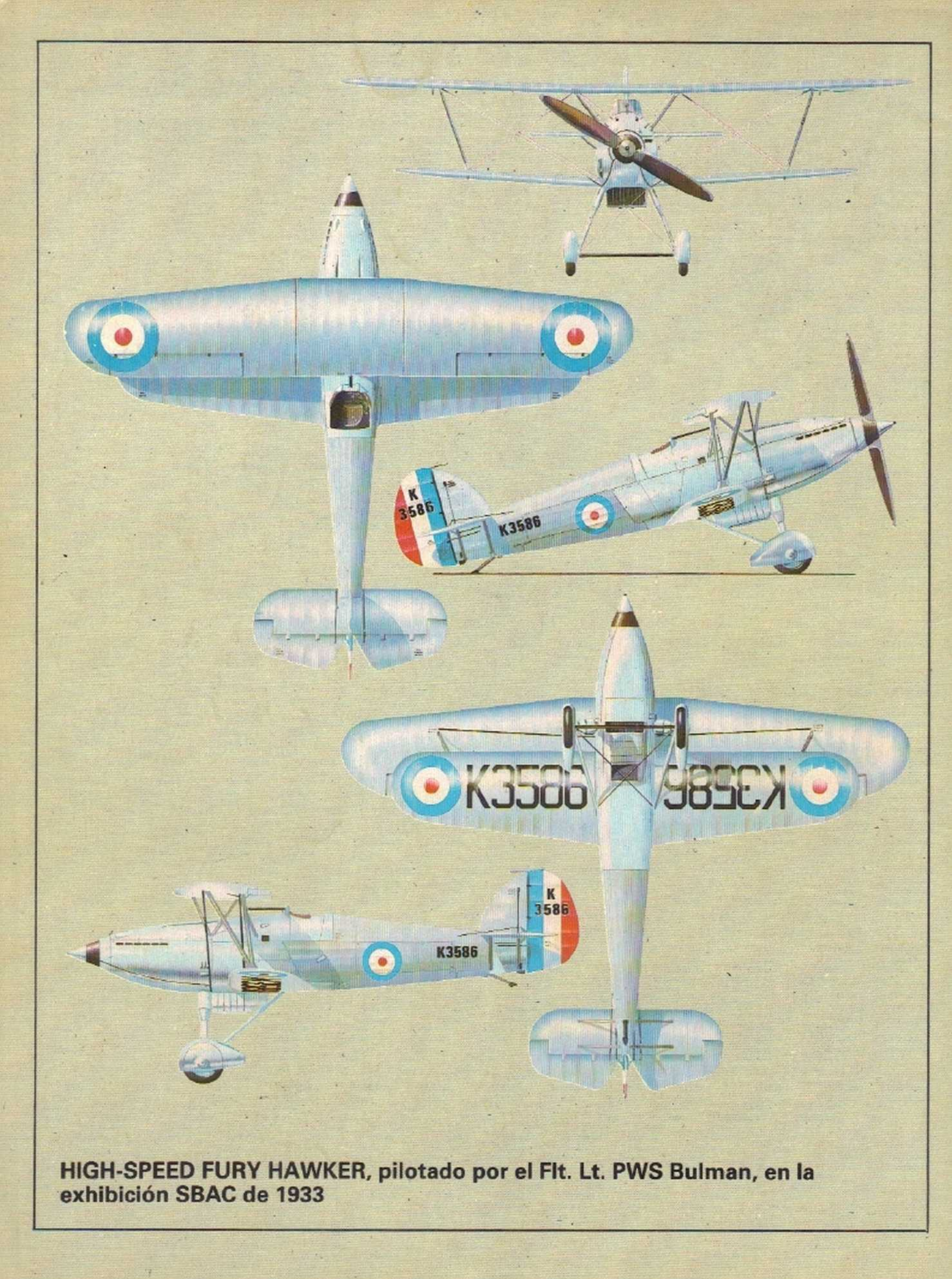
Como los pedidos de producción de las variantes del Hart y del Fury se incrementaron rápidamente, a Bulman se le unieron Jerry Sayer y después Philip Lucas. Desde 1930 en adelante, estos pilotos realizaron una enorme cantidad de pruebas experimentales y de producción. Las sucesivas apariciones anuales de la RAF en Hendon representaban imponentes exhibiciones acrobáticas con el Hawker Fury, y fue en el High-Speed Fury, tan sorprendentemente bello, con número de serie K3586, en el que Bulman realizó una de las demostraciones acrobáticas más brillantes de todos los tiempos, durante la exhibición SBAC de 1933.

Fue también Bulman quien primero voló en el prototipo del Hurricane en noviembre de 1935, año en el que fue nombrado director de la Hawker Aircraft Limited. Era la primera vez, desde la era de Harry Hawker, que un piloto de pruebas en activo veía así reconocida su labor. Aunque continuó realizando vuelos de pruebas en número considerable, el grueso de los vuelos experimentales recayó entonces en su formidable equipo de pilotos.

Los últimos aviones que Bulman pilotó de pruebas fueron el Typhoon y el Tempest, y en 1945 se retiró de la aviación para dirigir sus asuntos privados en Epsom Group.

El capitán «George» Bulman, CBE, MC, AEC, murió en 1963 dejando tras sí una profesión muy ardua, que tanto debía a su ejemplo de brillante seguridad.

Córtese por la línea de puntos y colecciónese aparte



HIGH-SPEED FURY HAWKER, pilotado por el Flt. Lt. PWS Bulman, en la exhibición SBAC de 1933

Dimensiones:
Envergadura: 13,41 m.
Longitud: 9,83 m.
Altura: 2,85 m.

Motor:
Wright YR 1820 de 670 CV.

Prestaciones:
Veloc. máxima: 285 km/h.
Techo operativo: 4.620 km.
Alcance: 725.

Armamento:
Cinco ametralladoras de 0,3 +
Carga máxima en bombas: 180 kg.

LOS ASES
Y SUS AVIONES
(21)

El Curtiss Shrike de Horace Hickam

Al prosperar los cargos por corrupción en los contratos del servicio aéreo (que más tarde se probaron ser sin fundamento), y con la consiguiente cancelación de las concesiones a las líneas comerciales, la tarea de transportar el correo en los Estados Unidos recayó en la aviación U.S.A. en febrero de 1934, comenzando esta tarea en febrero de 1934.

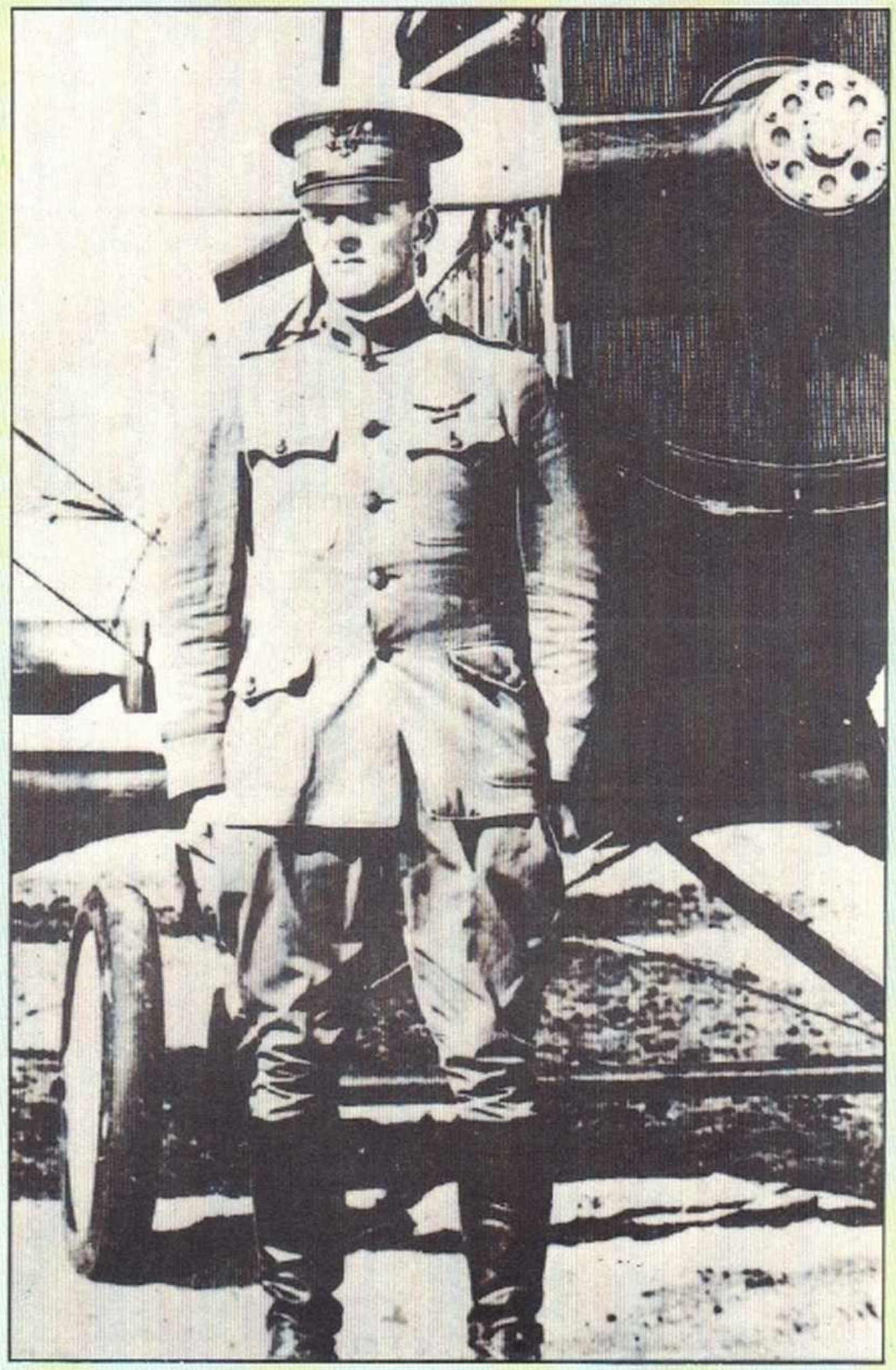
Desprovistos por completo de equipo y entrenamiento adecuado para cumplir su tarea, los pilotos de la Armada, la mayoría de las cuales eran oficiales de la reserva, con sólo dos años de experiencia en vuelo, se dispusieron valerosamente a realizar su nuevo deber. Eran responsables de la zona centro de los Estados Unidos los pilotos de la Tercera Agrupación de Ataque, que volaban los Shrikes Curtiss A-12 a las órdenes de un teniente coronel de pelo blanco: Horacio Meek Hickam.

Nacido el 14 de agosto de 1885, «Old Hick» (también apodado «High RPM Hickman»-«Hickman el alto») se graduó en la Academia Militar de West Point en 1908 y fue destinado al 11.º de Caballería. Más tarde sirvió en el famoso Séptimo, bajo las órdenes del General Pershing, entrando en acción en Méjico de 1916, donde se ganó una Silver Star, por su arrojo. Trasladado a la rama aérea del Signal Corps, recibió entrenamiento como piloto y se le dio el mando de las estaciones aéreas en Florida.

El mayor Hickman llegó a ser miembro del staff del general «Billy» Mitchell después de la I Guerra Mundial y, con altas recomendaciones del Departamento de Guerra de Estados Unidos, fue enviado a comandar la Tercera Agrupación de Ataque en junio de 1932. Cuando se le asignó a la fuerza aérea la desagradable tarea de transportar el correo, este grupo fue hecho responsable de las rutas entre Chicago y Cheyenne. Entrenados para ataques por sorpresa, formación de vuelo y puntería, los pilotos de esta agrupación no estaban preparados para transportar grandes pesos a largas distancias, con mal o buen tiempo y en aviones de carlinga descubierta y de un solo motor A-12. El desastroso porcentaje de accidentes que se pronosticó, pronto demostró ser una ajustadísima apreciación.

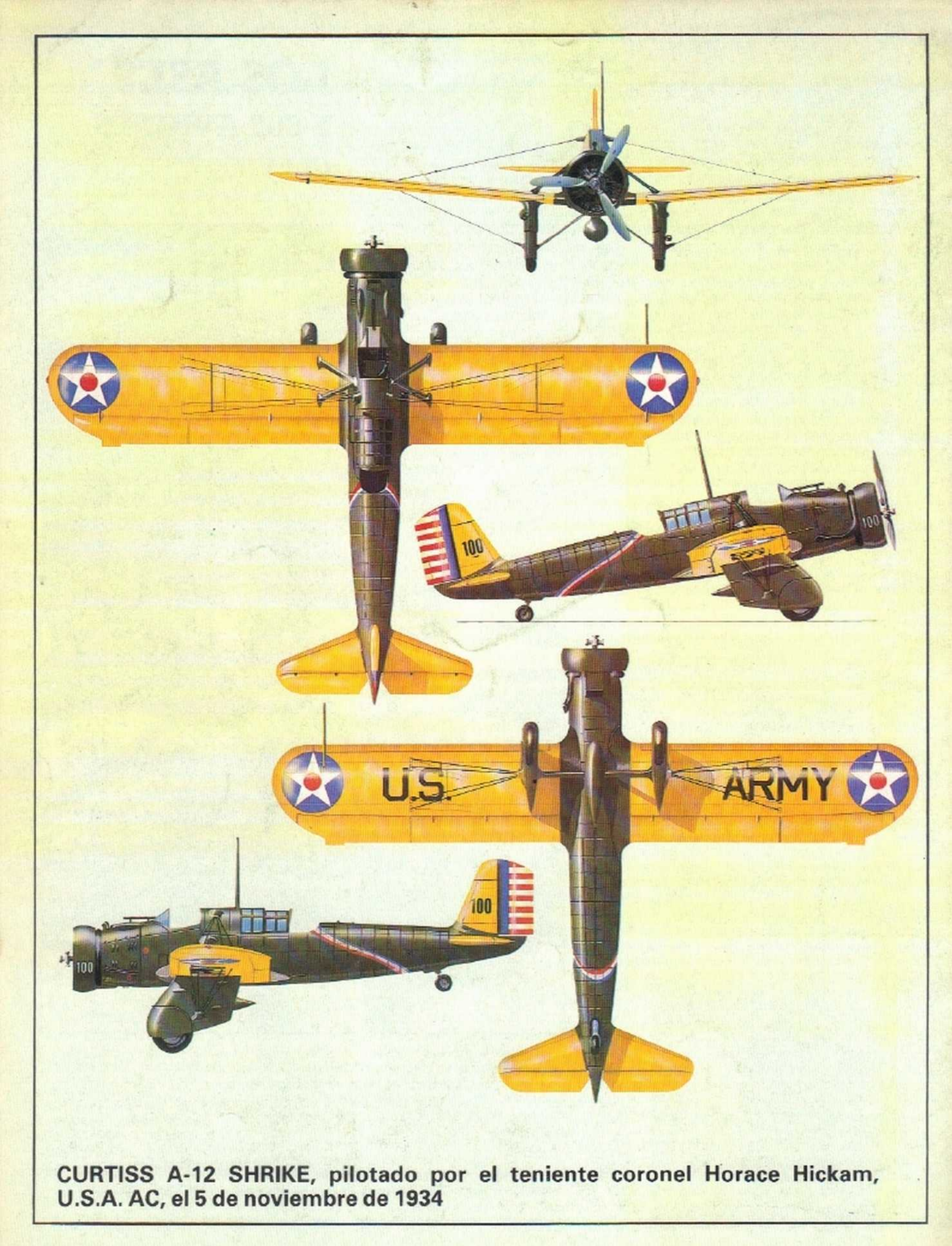
Tres días antes de que debiera comenzar el servicio regular de Correos, los tenientes Jean D. Grenier y Adwin D. White se mataron cuando su P-12 se estrelló en un vuelo de comprobación de ruta en una ventisca sobre Utah. Este fue el primero de una larga serie de accidentes y fatalidades que iban a tener lugar durante las tres desastrosas semanas que siguieron. El teniente James Eastham fue el tercer aviador que perdió la vida, estrellándose cerca de Salt Lake City. El comienzo del servicio regular se rubricó con la pérdida de los tenientes Dietz y Gibson, mientras los accidentes se sucedían sin interrupción.

El coronel Hickam continuó ocupando su lugar en el programa de rutas, pero expresó su preocupación por las largas horas de sus hombres tenían que pasar volando, lo inapropiados que eran los A-12 y por lo obsoleto de las brújulas. El 10 de marzo, ante la protesta pública por el terrible porcentaje de accidentes, el presidente Roosevelt suspendió el servicio de Correos. Aunque más tarde se reanudó temporalmente, los vuelos nocturnos y con mal tiempo fueron prohibidos y el porcentaje de accidentes bajó repentinamente.



El teniente coronel Horace Hickam sigue siendo bien recordado gracias al aeródromo que se le dedicó. Se mató en accidente aéreo mientras realizaba un entrenamiento el 5 de noviembre de 1934.

Hickam y sus pilotos volvieron a la normalidad en su trabajo y entonces aparecieron informes según los cuales Hickam asumuría en breve el mando de la tercera Attack Wing, en Langley Field. Sin embargo, el 5 de noviembre de 1934, en unas prácticas de aterrizaje nocturno con mala visibilidad, en Fort Crockett, su A-12 tropezó con un obstáculo durante su aproximación a tierra y volcó: Hickam resultó muerto. El 21 de mayo de 1935 el campo de aterrizaje Hickam, cerca del Fort Kamehameha, en Oahu, Haway, fue dedicado y bautizado con ese nombre en memoria de tan singular aviador.



CURTISS A-12 SHRIKE, pilotado por el teniente coronel Horace Hickam, U.S.A. AC, el 5 de noviembre de 1934

LOS ASES
Y SUS AVIONES (22)

Dimensiones:

Envergadura: 11 m.
Longitud: 8,21 m.
Altura: 2,95 m.

Motor:

Bristol Mercury VIII de 760 caballos.

Prestaciones: Velocidad máxima: 460 km/h.
Techo operativo: 11.000 m.
Autonomía: 850 Kms.

Armamento:

2 ametralladoras de 8 mm DISA.
8 bombas de 12,5 kg.

El Fokker D XXI de Eino Luukkanen.

El teniente Eino Luukkanen personificó la habilidad y el temple de la gallarda Fuerza Aérea finlandesa, que se enfrentó a fuerzas abrumadoras durante la campaña de invierno de 1939-40 contra Rusia. Como consecuencia de la negativa de los finlandeses a entregar las bases del istmo de Carelia, los rusos atacaron Finlandia con fuerzas muy superiores a las que podía disponer el pequeño país nórdico. Los finlandeses lucharon con gran ánimo atrayendo la admiración del mundo entero, aunque muy poca ayuda material, y rechazaron a los invasores por tierra y por mar.

El 30 de noviembre, los rusos atacaron Finlandia por tierra y por mar, bombardeando Helsinki y otras ciudades. Aquel mismo día, la fuerza aérea finlandesa no contaba sino con dos escuadrones de combate, el HLeLv 24, que pilotaba los Fokker D XXI, de procedencia alemana, y el HLeLv 26, con los desfasados Bristol Bulldog. Al día siguiente (durante los continuados ataques rusos), Luukkanen interceptó y destruyó un bombardero DB-3, registrando la primera victoria de un piloto finlandés durante la guerra. Continuó apuntándose dos victorias más antes de que se anunciase el fin de las hostilidades, el 13 de marzo de 1940, sin que su récord en la Campaña de Invierno se viera oscurecido por el legendario Jorma Sarvanto, de la misma unidad, que destruyó 14 aparatos rusos, incluidos 6 Ilyushin DB-3 en una sola salida el 6 de enero de 1940, récord mundial por entonces.

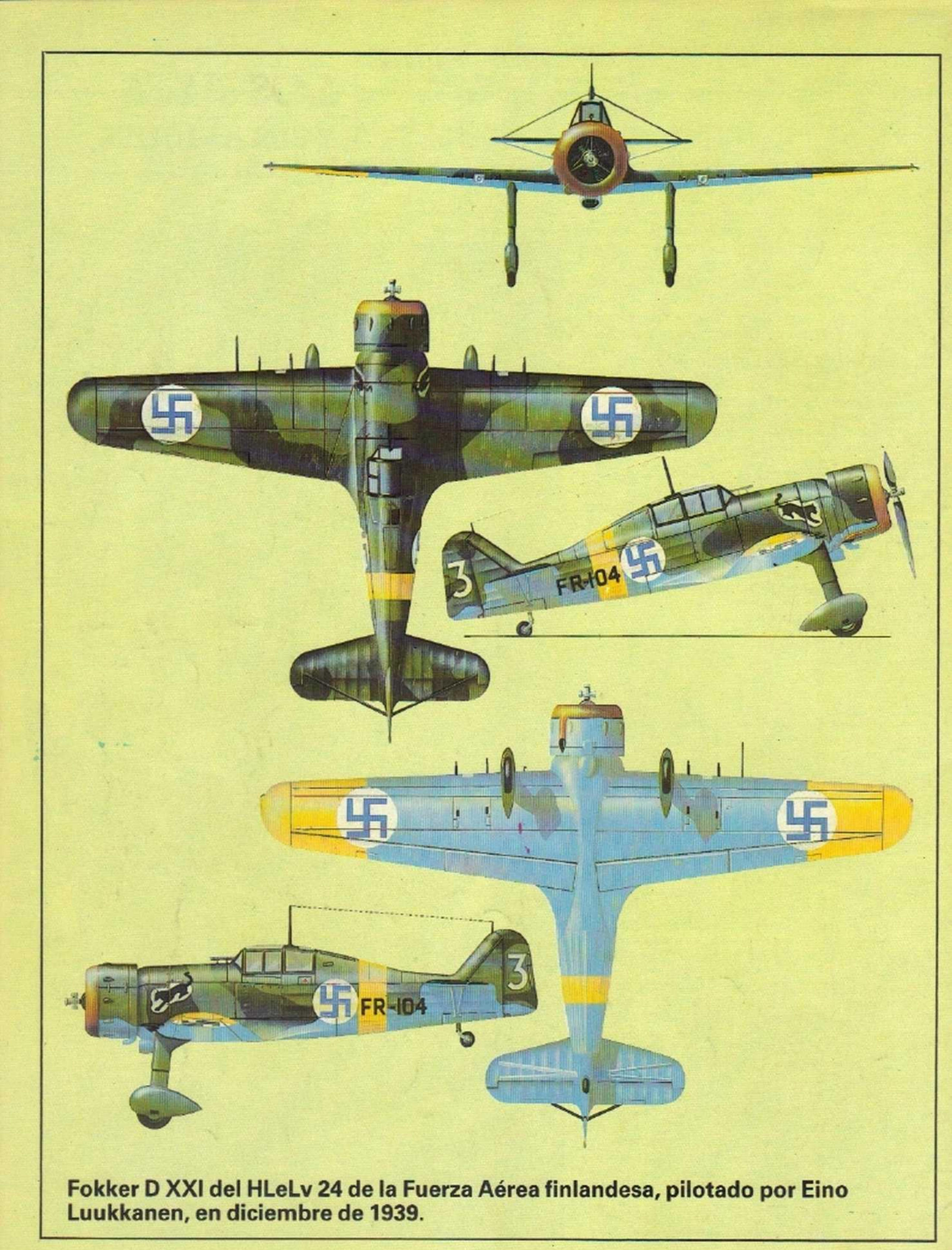
Luukkanen permaneció en el HLeLv 24 durante 1941 y cuando los bombarderos rusos atacaron de nuevo, inmediatamente después del ataque de Hitler en el Este, la nación se alineó automáticamente con Alemania. Para entonces, Finlandia había, sin embargo, recibido del Oeste un surtido de aviones más modernos y, al llegar los Brewster Buffalo, los Fokker D XXI fueron relegados a misiones de reconocimiento.

Unos tres meses más tarde, los alemanes empezaron las entregas del Messerschmitt BF 109 G y Luukkanen asumió el mando del HLeLv 34, donde servía la flor y nata de los pilotos finlandeses. Entre éstos estaban incluidos Leutomestari Eino Ilmari Juutilainen, que sobresalió como el mayor as finlandés, con 94 victorias, incluyendo dos en la Campaña de Invierno. A continuación los HLeLv 24, 28 y 30 también fueron equipados con los Messerschmitt BF 109 G y los pilotos más experimentados fueron repartidos para tomar el mando de vuelo y escuadrón en esas unidades, sin embargo, Luukkanen permaneció en el HLeLv 24. Durante la ofensiva rusa en el frente de Lenningrado, que se abrió en junio de 1944, la puntuación de sus victorias aumentó rápidamente, añadiendo viente más en menos de dos meses. La carrera de guerra de Luukkanen terminó con un récord de 56 victorias, lo que le colocó en el tercer puesto de la lista de las Fuerzas Aéreas finlandesas, tras Juutilainen y Hans Wind.

A la izquierda: Eino Luukkanen protagonizó la primera victoria finlandesa en la Campaña de Invierno. Pilotó el Brewster Buffalo durante la continuación de la guerra con la Unión Soviética (de junio de 1941 a septiembre de 1944), capitaneando el primer escuadrón HLeLv 24. A partir del 29 de marzo de 1943, dirigió la HLeLv 34, la primera unidad finlandesa que contó con los Messerschmitt.

Abajo: El teniente Luukkanen fotografiado en un Fokker D XXI durante la Campaña de Invierno, mientras comandaba el tercer escuadrón HLeLv 24.

Córtese por la línea de puntos y colecciónese aparte



Fokker D XXI del HLeLv 24 de la Fuerza Aérea finlandesa, pilotado por Eino Luukkanen, en diciembre de 1939.

Dimensiones:

Envergadura: 11,22 m.
Longitud: 9,11 m.
Altura: 2,69 m.

Motor:

Rolls Royce Merlin III de 1.030 caballos.

Prestaciones:

Máx. velocidad: 582 Km/h.
Techo operativo: 9.720 m.
Alcance: 636 Km.

Armamento:

8 ametralladoras Browning de 0,303 pulgadas (7,69 mm).

LOS ASES
Y SUS AVIONES (23)

Además de ser piloto récord de Spitfire, Al Deere fue lo bastante afortunado como para sobrevivir a diversos incidentes durante la batalla de Inglaterra. En el espacio de dos meses, durante 1940, se estrelló tras la explosión de una bomba bajo su avión al despegar, y más tarde sufrió un choque en pleno vuelo. El Spitfire Mk IA en el que Deere hizo su primera salida de combate sobre Francia en mayo de 1940, tenía el sobrenombre de «Kiwi» (arriba).

Supermarine Spitfire de Alan Deere

El neozelandés, Al Deere, llegó a Inglaterra en 1937 para incorporarse a la Royal Air Force y, a comienzos de la guerra, dos años más tarde, volaba en Supermarine Spitfires en el escuadrón 54. A los tres años era ya comandante de escuadrilla, con una marca de 22 aparatos derribados y se había convertido en el 24 piloto de mayor puntuación de la R.A.F.

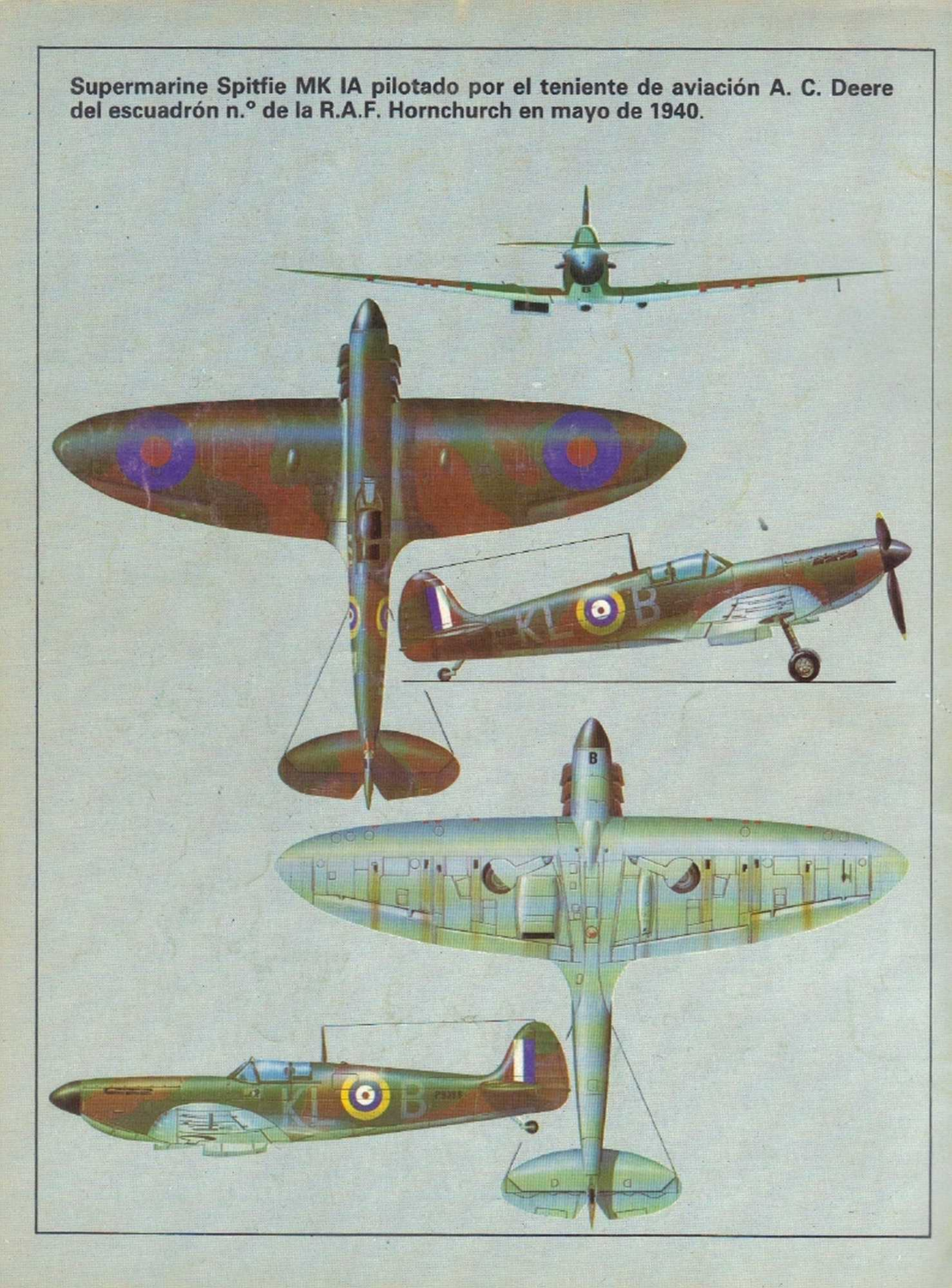
No menos de diecisiete aviones enemigos fueron destruidos antes de que terminara la Batalla de Inglaterra por este duro neozelandés que había sobrevivido a siete accidentes. El avión en el que realizó su primera salida sobre Francia, en mayo de 1940, serializado P9398, llevaba el código KL-B y se llamaba «Kiwi». El 23 de mayo participó en un espectacular rescate aéreo cuando, con otro piloto de Spitfire, Plt. Off. J. L. Allen, montó guardia mientras un Miles Master de entrenamiento, pilotado por el teniente de aviación J. Leathart aterrizaba en Calais para recoger al oficial comandante del escuadrón 74, Spn. Ldr. F. L. White, que había sido obligado a descender. Durante la operación de rescate, apareció una formación de Messerschmitt Bt. 109 y en el encarnizado combate que siguió, Deere, abatió dos de ellos. Luego siguió disfrutando del éxito en sus combates, aunque en una ocasión fue lo bastante afortunado como para poder alcanzar de nuevo la base después de haber sido sorprendido por un Messerschmitt sobre el canal.

Fue dispuesto que el escuadrón 54 se retirara a Catterick, en Yorkshire, hacia finales de mayo y a Deere se le encomendaba la dirección de la octava unidad de Sipfires de combate en su última patrulla. Mientras volaba en persecución de un solitario Dornier Do 17, Deere se encontró con que su aparato era alcanzado por el fuego de la ametralladora trasera y se vio obligado a realizar un aterrizaje forzoso en una playa de Bélgica. Encontró el camino hacia Dunquerque, desde donde fue evacuado a Inglaterra y pronto se pudo reunir con su escuadrón.

Al Deere pasó varios meses en Catterick como controlador de tierra, después de la Batalla de Inglaterra y antes de ser nombrado comandante en vuelo del escuadrón 602. En 1943, como jefe de escuadrilla capitaneó el Ala Kenley y después del día D fue a Francia como comandante del Ala Francesa. Después de la guerra, comandó la Duxford de la R.A.F. y en 1965 era comodoro aéreo con mando en el sector Este de la Anglian, en el puesto de mando de combate de la R.A.F.

Córtese por la línea de puntos y colecciónese aparte

Supermarine Spitfie MK IA pilotado por el teniente de aviación A. C. Deere del escuadrón n.° de la R.A.F. Hornchurch en mayo de 1940.



Dimensiones:
Envergadura: 12,25 m.
Longitud: 12 m.
Altura: 4,12 m.

Motor:
Dos Daimler-Benz DB 601 a-1 de 1.100 caballos.

Prestaciones:
Velocidad máxima: 540 km/h.
Techo operativo: 10.000 m.
Alcance: 1.100 km.

Armamento: 2 cañones MG FF de 20 mm.
5 ametralladoras Mg15 de 7,9 m.
2 bombas de 500 kg.

LOS ASES
Y SUS AVIONES (24)

El Messerschmitt B1 110 de Walter Rubensdörffer

La práctica de incorporar bombas de poco peso en aviones de combate data de la Primera Guerra Mundial y fue de uso común durante la guerra civil española, sobre todo en los biplanos Heinkel He 51. No fue hasta la Segunda Guerra Mundial, sin embargo, cuando se hicieron serios esfuerzos para desarrollar técnicas de combate específicas para cazas que portasen bombas. Hasta ese momento la táctica había sido la de contar con un improvisado apoyo en el campo de batalla.

Cuando concluyó la Batalla de Francia, la Luftwaffe creó una unidad especial, la Erprobungsgruppe 210, para poner en servicio, ostensiblemente, al Messerschmitt Me 210, caza-bombardero, que volaba entonces en fórmula de prototipo. Parecía que el Me 210 no podría estar listo durante meses, así que las operaciones de la unidad en 1940 se llevaron a cabo con dos staffeln del Messerschimtt Bf 110 y con una del Bf 109. Tal fue la importancia que se le concedió a esta operación que a ella se dedicaron los mejores pilotos. El mando le fue encomendado a un suizo, veterano de la guerra civil española, Walter Rubensdörffer.

Nacido en Basle, en el 1 de agosto de 1910, Rubensdörffer había servido durante algunos años en la Luftwaffe de antes de la guerra. Era incondicional partidario de las prácticas de bombardeo como ayuda en el campo de batalla, táctica que él había puesto en práctica con éxito en la legión Condor. Rubensdörffer recibió el mando de la Erprobungsgruppe 210 de Albert Kesselring el 1 de julio de 1940 y afirmó tener la unidad lista para combatir diez días más tarde. El mismo dirigió el primer ataque de diez Bf 110 de St. Omer contra objetivos en el área de Harwich el 10 de julio.

Durante el mes siguiente, Rubensdörffer dirigió a la EGr 210 en 28 salidas contra objetivos establecidos en el sur de Inglaterra y contra embarcaciones costeras. Casi invariablemente los objetivos fueron calificados como fuertemente protegidos o como muy difíciles de copar por unidades de la Luftwafe en alineamiento, con el resultado de que la EGr 210 pronto tuvo una reputación de tropas de élite.

Como ejemplo de aquellas operaciones se ponen los ataques de Rubensdörffer sobre la cadena interior de radares CH en el sudoeste, el 12 de agosto, cuando dirigió varios bombardeos cuidadosamente coordinados contra Dover, Rye, Pevensey y Dunkirk (en el norte de Kent), sin bajas. Todos los jefes de la Schawarm en estos ataques: Ott Hintze, Willhelm Rössiger y Martin Lutz, más tarde accedieron a la jefatura de EGr 210.

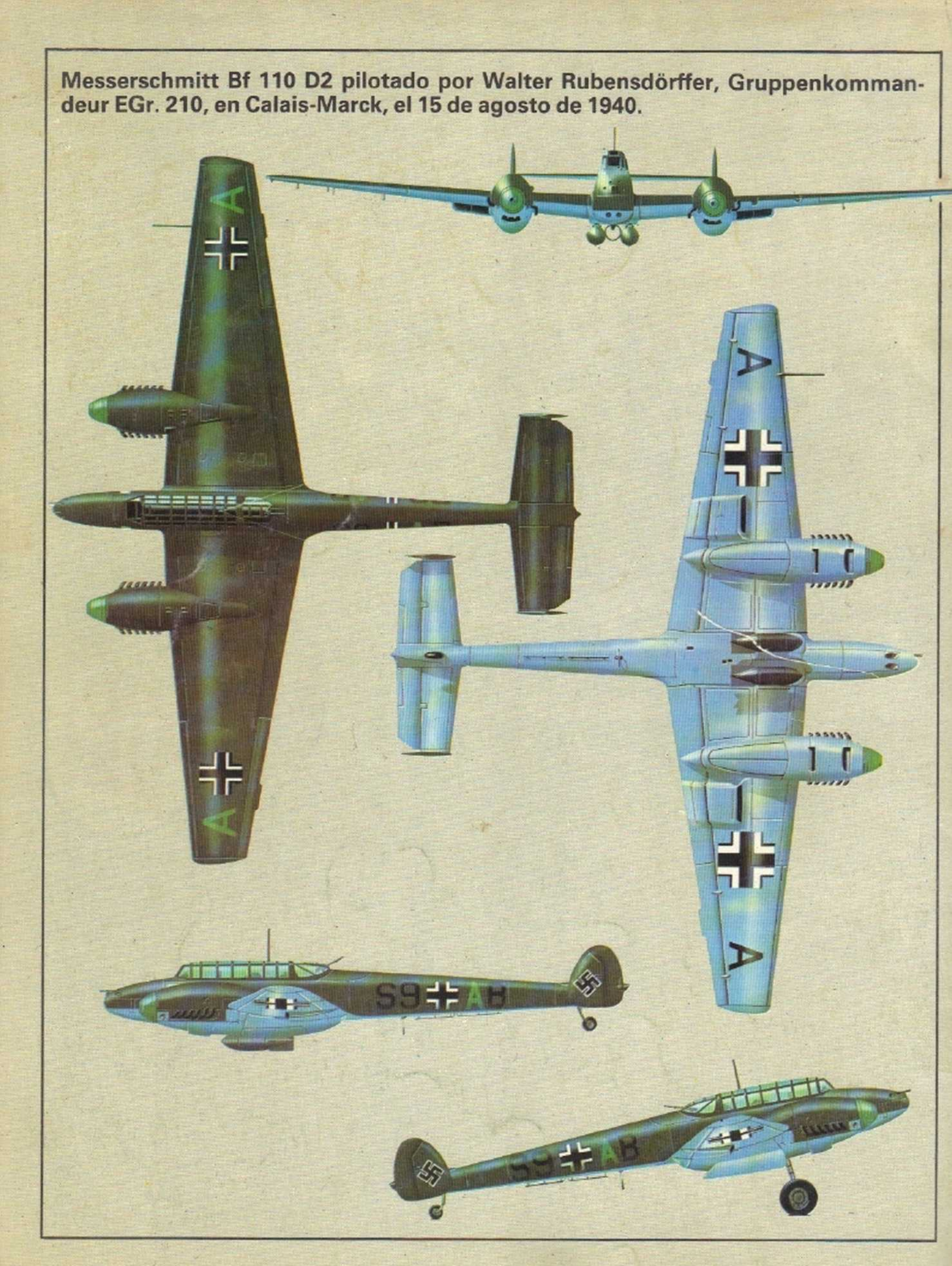
Durante el famoso «martes negro», el 15 de agosto, Rubensdörffer había dirigido ya los bombardeos contra los aeropuertos de Martlesham y Manston por separado, cuando se le ordenó, ya por la tarde, atacar la importante base de la R.A.F. en Kenley, reuniéndose con una escolta de Bf 109 en ruta. Despegando con 15 bombarderos Bf 110 y su propio Staffel 3, con ocho Bf 109, Rubensdörffer puso rumbo a Kenely, pero falló el encuentro con su escolta.

Saliendo de las nubes al sur de Londres, pudo ver un campo de aterrizaje al frente y atacó. Desgraciadamente era Croydon, no Kenley, y, en aquel momento, el escuadrón n.º 111, capitaneado por el jefe de escuadrones John Thompson, despegaba.

Dejando caer sus bombas, que causaron considerables daños, los pilotos de Rubensdörffer intentaron desesperadamente alcanzar la seguridad que las nubes les proporcionaban, pero fueron alcanzados y diezmados por los Hurricanes. Los aviones de los Oberleutnants Fiedeler y Habish, junto con los de los tenientes Kock, Beuel, Ortwer y Marx cayeron en los minutos siguientes. Fue el mismo Thompson quien atacó al Messerschmitt del jefe y, después de una larga lucha por intentar mantener el aparato en vuelo, el alemán se estrelló cerca de Mayfield. Rubensdörffer y su artillero, Feldwebel Richard Ehekercher, murieron entre las llamas.

Empleado al principio como caza de largo alcance, el Messerschmitt Bf 110 se mostró también eficaz como bombardero. Al mando del Erprobugnsgruppe 210 (su insignia, sobre estas líneas), Walter Rubensdörffer llevó a cabo misiones contra objetivos furetemente protegidos en el sur de Inglaterra, a mediados de 1940, con éxito notable.

Messerschmitt Bf 110 D2 pilotado por Walter Rubensdörffer, Gruppenkommandeur EGr. 210, en Calais-Marck, el 15 de agosto de 1940.



LOS ASES
Y SUS AVIONES (25)

Dimensiones:
Envergadura: 9,83 m.
Longitud: 8,64 m.
Altura: 2,5 m.

Motor:
Daimler-Benz DB 601 A, de 1.100 caballos.

Prestaciones:
Velocidad máxima: 550 km/h.
Techo operativo: 10.500 m.
Alcance: 660 km.

Armamento:
2 cañones MG FF de 20 mm.
2 ametralladoras MG 17 de 7,9 mm.
1 cañón MG FF/M de 20 mm.

El Messerschmitt Bf 109 de Adolf Galland

Amigo íntimo y al mismo tiempo rival del gran Werner Mölders, Adolf Galland no solamente se granjeó el respeto de sus compañeros, sino también el de sus superiores por su brillantez como piloto de caza, como comandante de unidad y, finalmente, como general de Cazas de la Luftwaffe, entre 1942 y 1945. Fue la segunda persona (después de Mölders) en recibir la categoría «As» de la Cruz de Caballero y se convirtió, al mismo tiempo, en el general más joven de las Fuerzas Armadas alemanas, a la edad de treinta años.

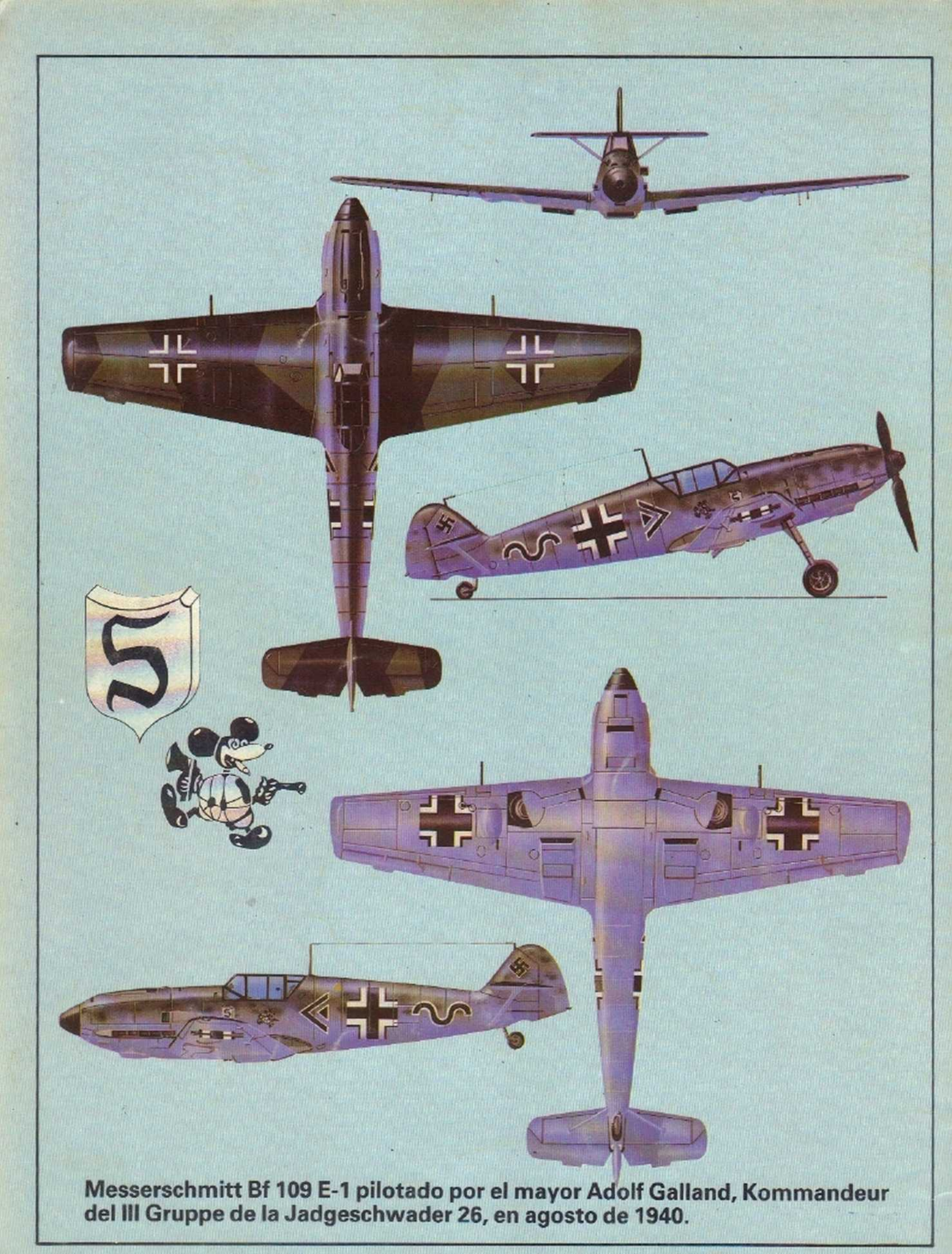
Nacido en Wsterholt, el 19 de marzo de 1912, Galland fue uno de los primeros jóvenes alemanes que se presentaron voluntarios para tareas de vuelo en la recién nacida Luftwaffe en los años treinta. Fue nombrado Staffelkapitän de la escuadrilla n.° 3 en el 88° escuadrón de la Legión Condor durante la Guerra Civil española, durante la cual realizó unas 280 salidas en Heinkel He 51, en misiones de apoyo táctico.

Su ascenso a mayor le supuso ser transferido al Mando de Caza, con el que llegó a estar firmemente unido, primero como comandante del Tercer Grupo y, desde el 22 de agosto de 1940, como Comodoro. Fue su superior habilidad para dirigir grandes formaciones de cazas y sus abiertos esfuerzos por buscar la ofensiva en la táctica de combate (en contra frecuentemente de la opinión de los comandantes de cazas de la «vieja guardia»), lo que le colocó al frente de la nueva generación de comandantes de cazas. La concesión de la Cruz de Caballero fue dada a conocer cuando aún se encontraba dirigiendo el Escuadrón III/JG 26, el 1 de agosto de 1940, durante las primeras etapas de la Batalla de Inglaterra. Para entonces, ya había destruido 17 aparatos enemigos. Las Hojas de Roble le siguieron el 25 de septiembre, cuando su marca de victorias se elevó a 40.

A diferencia de tantas otras formaciones de cazas, las de Galland permanecieron en la costa del Canal durante todo el año 1941. Fue el primer miembro de las Fuerzas Armadas alemanas al que le fue concedida la categoría «Espadas» de la Cruz de Caballero, el 21 de junio de ese año, cuando alcanzó las 69 victorias personales. La concesión de la categoría «Brillantes» de la misma condecoración le llegó el 28 de enero de 1942, y poco después fue nombrado general de cazas, grado que mantuvo hasta 1945, cuando se le dio de nuevo el mando de una formación de combate. Esta vez se trataba de la Unidad de Caza 44, formada con tropa de élite. Era ésta una singular unidad, compuesta principalmente por los ases supervivientes de la Luftwaffe, que pilotaban los reactores Messerschmitt Me 262, en la defensa del Reich, durante las traumáticas últimas semanas de la guerra.

Su excepcional profesionalidad, al margen de toda política nacional, le atrajo la admiración entre los pilotos de las Fuerzas Aéreas aliadas durante y después de la guerra. Es, todavía hoy, una figura familiar en todo acontecimiento aéreo, tanto en Alemania como Gran Bretaña.

El teniente coronel Adolf Galland, con equipo de vuelo, se relaja junto a su perro y el inevitable cigarro durante la Batalla de Inglaterra. Habiendo entrado en acción por primera vez con la Legión Condor, en la guerra civil española, la mayor parte de su carrera como combatiente, la efectuó en el frente Oeste, al contrario que la mayor parte de sus contemporáneos. Con altas condecoraciones, fue general de cazas durante tres años, antes de retornar al teatro de operaciones en 1945, con el birreactor Messerschmitt Me 262.



Messerschmitt Bf 109 E-1 pilotado por el mayor Adolf Galland, Kommandeur del III Gruppe de la Jadgeschwader 26, en agosto de 1940.

Dimensiones:

Envergadura: 12,19 m.
Longitud: 9,55 m.
Altura: 4,07 m.

Motor:

Roll-Royce Merlin, de 1.030 caballos.

Prestaciones:

Velocidad máxima: 496 km/h.
Techo operativo: 10.180 m.
Alcance: 845 km.

Armamento:

8 ametralladoras Browing 0.303

LOS ASES
Y SUS AVIONES (26)

Tuck, en la carlinga de su Hawker Hurricane, cuando dirigía el escuadrón n.º 257 (Birmania). Su aparato llevaba la bandera birmana pintada en el fuselaje. Tuck obtuvo la mayoría de sus victorias durante las batallas de Francia y de Inglaterra. Llegó a ser uno de los primeros jefes de escuadrón de la RAF, siéndole dado el mando del Ala Duxford cuando el Comando de Cazas de la RAF tomó parte en la ofensiva de 1941.

El Hawker Hurricane de Robert Stanford Tuck

Bob Stanford Tuck, descediente del general Picton, héroe británico de la Guerra de la Independencia en España, personificó con toda exactitud el prototipo de piloto de caza en el período de la Batalla de Inglaterra. Alto, apuesto y despreocupado, era producto del comando de cazas en tiempo de paz, deportista primoroso, buen tirador y esgrimista entusiasta, pilotaba Spitfires Supermarine hacia el final de la Batalla de Francia con el escuadrón n.º 92, en calidad de comandante de vuelo. Ya había derribado siete aviones enemigos y había ganado la Cruz de Vuelo Distiguido (DFC).

Durante agosto de 1940 estuvo en acción en numerosas ocasiones destruyendo un Junkers Ju 88 el día 13, y dos más al día siguiente. Derribó un Ju 88 el día 18, pero casi se estrelló contra otro. Fue herido por disparos cruzados y se vio obligado a lanzarse en paracaídas cerca de Beachy Head, resultando con heridas leves que se resolvieron con una estancia de pocos días en el hospital. De vuelta al teatro de operaciones el día 25, destruyó un Dornier Do 17, y tuvo que hacer un aterrizaje forzoso.

El 12 de septiembre fue enviado a mandar el Escuadrón 257 (Birmania), de Hawker Hurricanes, que había sufrido cuantiosas bajas y cuya moral se encontraba claramente por los suelos. Con su extraordinario encanto y personalidad Tuck pronto reanimó a los pilotos y, como siempre, llevó la iniciativa dando ejemplo; destruyó un Messerschmitt Bf 109 el día 15, otro el 23 y un Ju 88 el 4 de octubre. El 12 de ese mismo mes, durante una visita a su antigua unidad, el escuadrón 92, atacó un Bf 109 del 2/LG 2, sobre Kent, y lo derribó. Antes de que acabara el mes, había aumentado su marca destruyendo un Bf 109 más, con otros dos dados como probables y otros dos como dañados, todos mientras pilotaba el Hurricane Mk I que aparece en la fotografía que acompaña este texto.

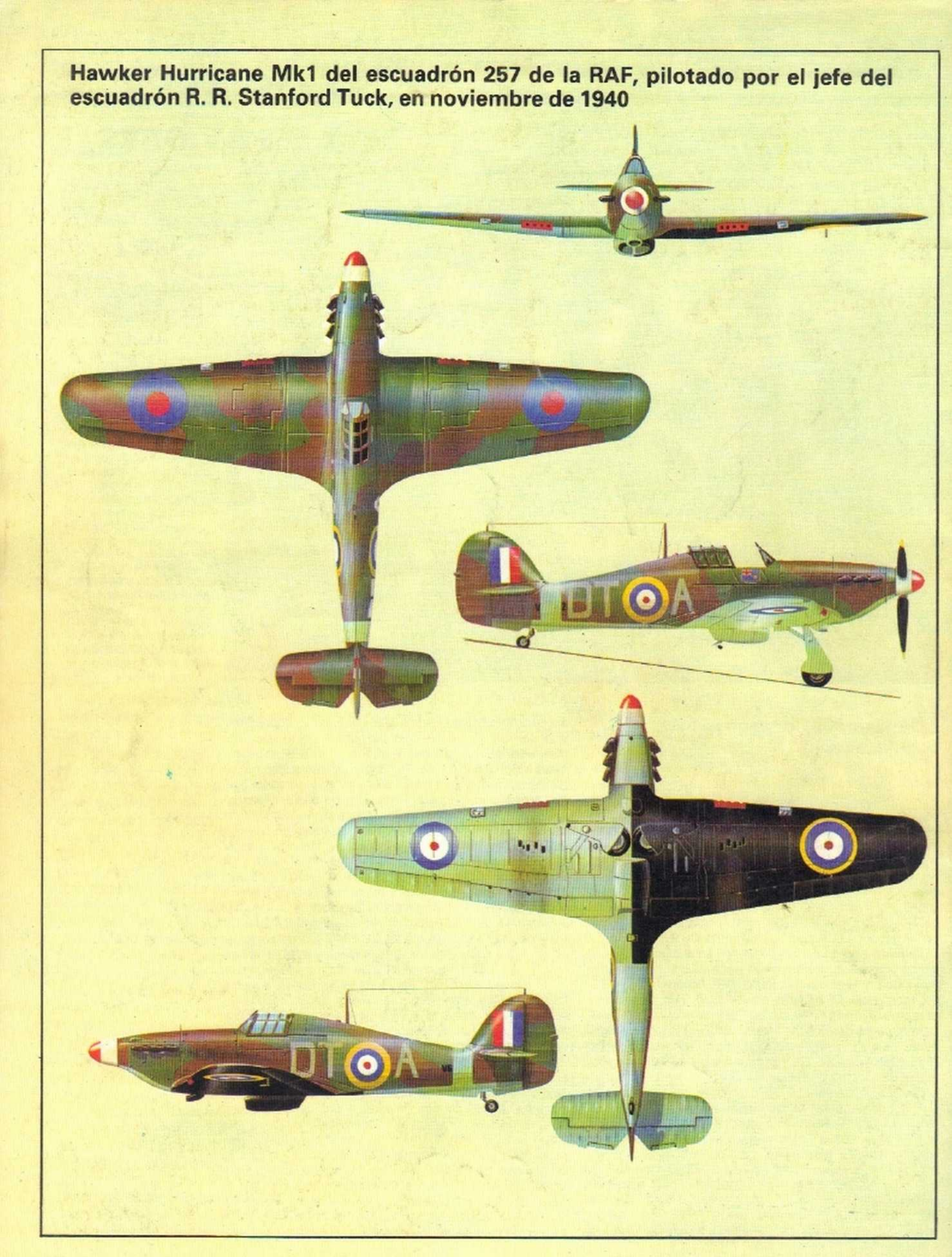
Bob Tuck se encontraba ausente de su escuadrón, de permiso, cuando los bombardeos italianos sobre el estuario del Támesis, en noviembre. Pero al mes siguiente añadió a sus victorias otros dos Do 17 y un Bf 109. Con ellos su marca estaba ya en los 25 aparatos, entre los confirmados y los probables. Le fue concedida la Orden de Servicios Distinguidos.

Después de cambiarse al Hurricane Mk II, Tuck derribó un Do 17 el 2 de marzo de 1941. Continuó volando en el Hurricane durante tres meses más, derribando un Ju 88 en la noche del 9 de abril y dañando otro el 11 de mayo. El 21 de junio se enfrentó a varios Bf 109 monoplazas sobre el canal y derribó a dos antes de verse obligado a lanzarse en paracaídas. En el mes de julio fue enviado a mandar el Ala Duxford, volviendo a los Spitfires.

El 28 de junio de 1942, cuando su marca de victorias confirmadas estaba en 29, fue derribado durante una incursión sobre el norte de Francia y hecho prisionero. Antes de ser enviado a un campo de concentración tuvo ocasión de ser invitado a comer con Adolf Galland, con el que inició una larga amistad después de la guerra. Al escapar del campo de concentración, poco antes del final de la guerra, pasó algún tiempo luchando junto a la infantería rusa, antes de ser repatriado a Inglaterra. En la actualidad, el comandante de Ala Tuck conserva toda su juvenil entusiasmo por la RAF y por la aviación.

Corte por la línea de puntos y colecciónese aparte

Hawker Hurricane Mk1 del escuadrón 257 de la RAF, pilotado por el jefe del escuadrón R. R. Stanford Tuck, en noviembre de 1940



Dimensiones:
Envergadura: 9,83 m.
Longitud: 8,36 m.
Altura: 3,15 m.

Motor
Bristol Mercury IX de 840 HP.

Prestaciones:
Velocidad máxima: 407 km/h.
Techo operativo: 10.000 m.
Alcance: 689 km.

Armamento:
Cuatro ametralladoras Browning de 0,303 pulgadas (7,69 mm).

LOS ASES
Y SUS AVIONES (27)

Un Gloster Gladiator Mk 1 del Escuadrón 80 pilotado por Pattle cuando Italia entró en la Segunda Guerra Mundial. Aunque superado con frecuencia en número por los Fiat CR 42 biplanos, el Gladiator fue su oponente principal en Egipto y en la Campaña de Grecia hasta la intervención alemana.

El Gloster Gladiator de Pat Pattle

Los ficheros del Ministerio del Aire reflejan que el Jefe de Grupo J. E. «Johnnie» Johnson fue el piloto de mejor marca de la Segunda Guerra Mundial de toda la RAF, con treinta y ocho victorias confirmadas. Pero de no haber sido por la pérdida de los ficheros oficiales de los aliados en la evacuación de Grecia, en 1941, es posible que fuese un desconocido sudafricano, con tan sólo una carrera de nueve meses, quien pudiera recibir ese espaldarazo.

Marmaduke Thomas St. John Pattle, nacido en Butterworth, provincia de El Cabo, había intentado unirse, infructuosamente, a la Fuerza Aérea sudafricana en 1936. Al llegar a Gran Bretaña a finales del mismo año, fue aceptado como piloto por la RAF, entrenado y enviado al Escuadrón n.º 80, que estaba equipado con el caza biplano Gloster Gladiator. En 1938 el Escuadrón 80 fue destinado al Oriente Medio; cuando empezó la guerra, había alcanzado el grado de jefe de vuelo.

El retraso de la entrada de Italia en la guerra permitió al Escuadrón contar con el tiempo suficiente para aumentar su eficacia antes de los primeros combates con la Regia Aeronautica, en junio y julio de 1940. Pattle fue el primero en entrar en acción sobre el desierto el 4 de agosto, cuando derribó un caza Fiat CR 42 y un bombardero Breda Ba 65, pero fue a su vez alcanzado tras las líneas enemigas, y tuvo que volver andando a su aeropuerto.

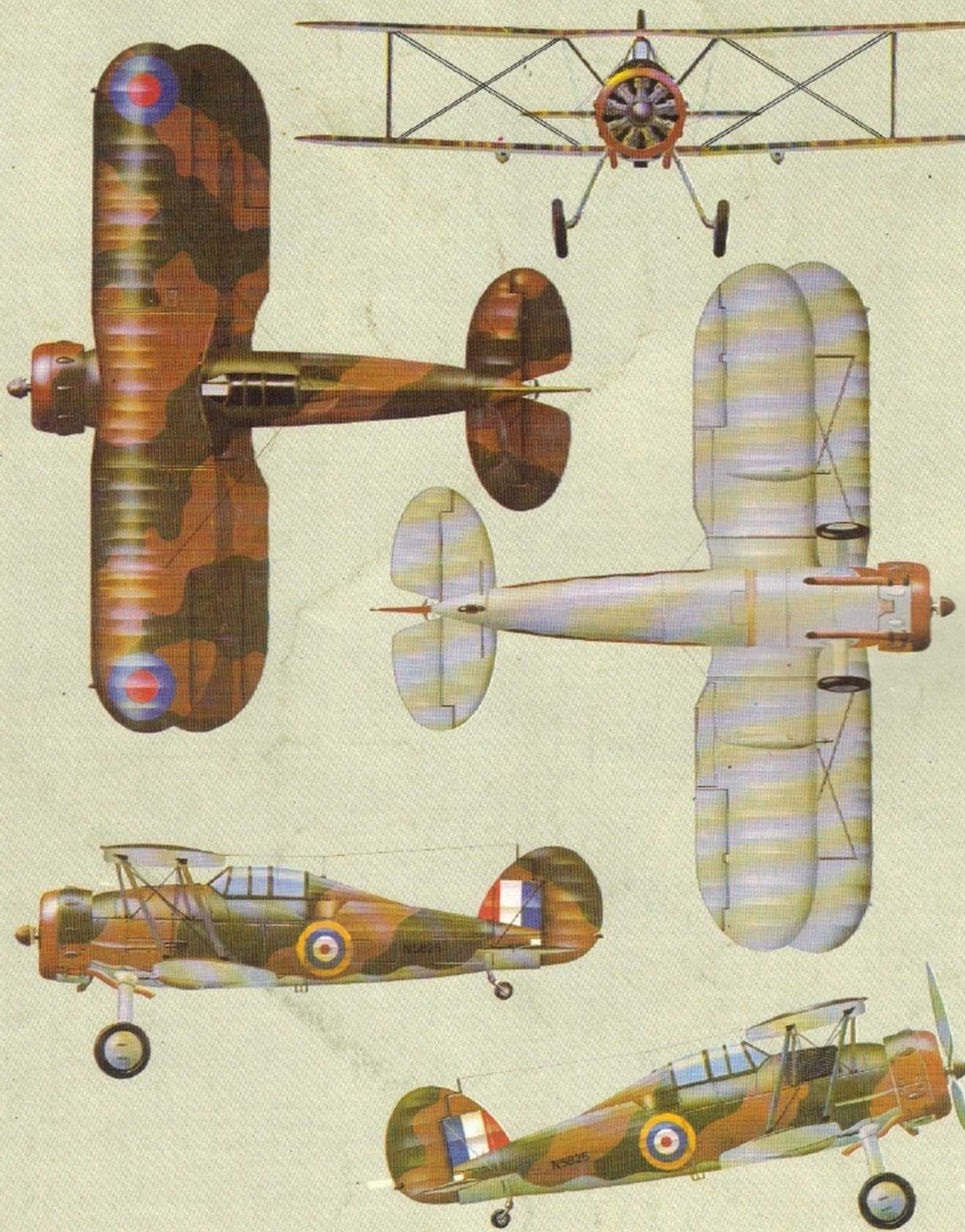
Rápidamente se hizo con una reputación de buen tirador y táctico inteligente, aumentando así las bajas prestaciones del Gladiator. Pattle derribó cuatro aparatos italianos a primeros de noviembre, cuando acompañaba a su Escuadrón a Grecia para ayudar a resistir el ataque italiano a ese país. El 19 de noviembre derribó cuatro CR 42, el 2 de diciembre destruyó dos Meridionali Ro 37, declarando tres CR 42 dos días después. Cuando su marca alcanzó los once aparatos, fue galardonado con la Distinguished Flying Cross. Para finales de año, había añadido a su lista otro CR 42, un Savoia-Marchetti SM 79 y un SM 81. Destruyó otro aparato italiano más, un CR 42, el 9 de noviembre, mientras volaba en un Gladiator desde Paramythia, antes de que el Escuadrón 80 fuera reequipado con el Hawker Hurricane.

Adaptando sus tácticas a dicho monoplano de mayor velocidad, Pattle derribó un Fiat G 50 el 20 de febrero, al que siguió un CR 42 el 27 de febrero. Al día siguiente entró en combate durante la gran batalla que se desarrolló sobre la total extensión del sur de Albania, y su aportación a la victoria fue de dos CR 42 y dos bombarderos Fiat BR 20. El 4 de marzo se le atribuyó la destrucción de tres G 50, con lo cual su marca se elevó a veinticuatro victorias y fue recompensado con el primer distintivo en su Distinguished Flying Cross.

Pattle fue entonces encargado del mando del Escuadrón 33, que también volaba en Hurricanes, en Grecia, y derribó un G 50 el 23 de marzo. Poco después, los alemanes participaron en la campaña de los Balcanes y la RAF empezó a encontrarse con la Luftwaffe en el aire. El 6 de abril, Pattle destruyó dos Messerschmitt Bf 109; para el 12 de abril ya había añadido a su marca un CR 42, dos Junkers-Ju 88, un Bf 109, un Bf 110, un Heinkel He 111, un Dornier Do 17 y un SM 79. El ritmo de la lucha empezaba ya a dejarse sentir en Pattle y sus compañeros; aun así continuó volando, a pesar de un fuerte ataque de gripe, destruyendo dos Bf 109 y un Ju 88 el 19 de abril.

Al día siguiente entró en acción contra unos Messerschmitt sobre la bahía de Eleusis y destruyó dos Bf 110 antes de que se le viera volar en ayuda de uno de sus comandantes, el teniente piloto W. J. Woods. A Pattle le atacaron, a su vez, dos Bf 110 y el joven sudafricano fue derribado sobre el mar. En el momento de su muerte, su marca contaba oficialmente con 23 victorias declaradas, pero generalmente se considera que destruyó muchos más aparatos, debido, en gran parte, a que solía atribuir a los demás las victorias que, en su mayor parte, conseguía él. Es muy posible que ninguno de los pilotos del sector mediterráneo fuera más conocido y apreciado que este modesto sudafricano, al que se suele llamar «el as olvidado».

Gloster Gladiator Mk II del Escuadrón n.º 80 de la RAF, pilotado por el capitán St. J. Pattle en diciembre de 1940.



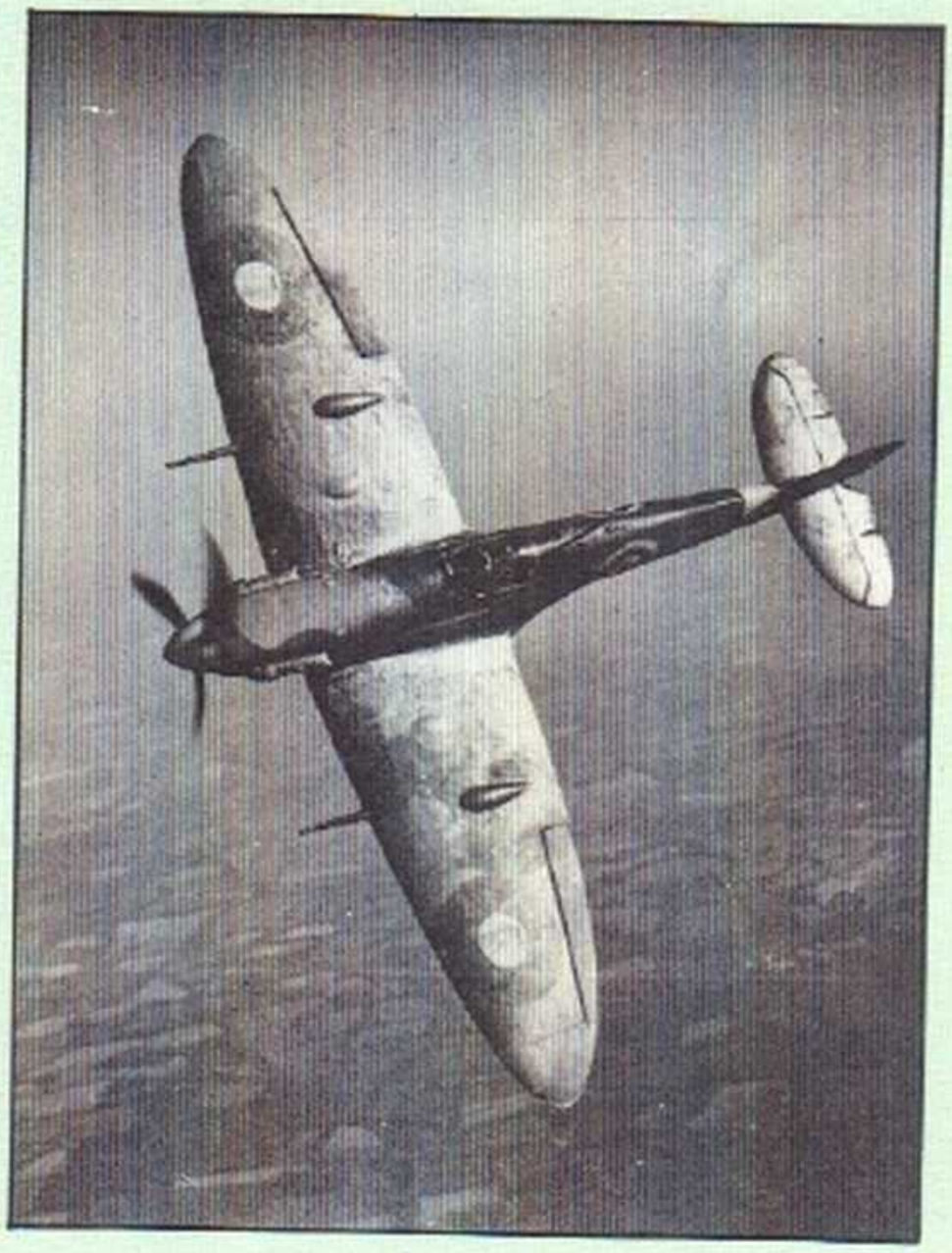
Dimensiones
Envergadura: 11,22 m.
Longitud: 9,11 m.
Altura: 3,48 m.

Motor
Rolls Royce Merlin de 1.440 caballos.

Prestaciones
Velocidad máxima: 602 km/m.
Techo operativo: 11.280 m.
Autonomía: 756 km.

Armamento
Dos cañones Hispano de 20 mm.
Cuatro ametralladoras Browing de 0,303 pulgadas (7,69 mm).

LOS ASES
Y SUS AVIONES (28)



El Supermarine Spitfire de John Kent

John Alexander Kent fue uno de los pilotos verdaderamente sobresalientes de todos los tiempos, célebre no sólo como piloto de caza de la RAF con una gran marca de victorias, sino también como brillante piloto de pruebas. Sobre él recayeron trabajos como el de pilotar aparatos capturados al enemigo, desarrollar el equipamiento de los aviones y llevar a cabo operaciones muy diversas.

Nacido en Canadá en 1914, Kent se graduó de piloto en la Winnipeg Flying School y llegó a Gran Bretaña en 1935, uniéndose a la RAF y siendo enviado al escuadrón 19, que pilotaba cazas biplanos Gloster Gauntlet, en Duxford, condado de Cambridge. Después de una breve pausa en el Royal Aircraft Establishment, en Farnborough, donde pilotó cazas de nuevo diseño y prototipos, fue destinado al Escuadrón 212 en Francia, pilotando el Supermarine Spitfire, en vuelos de reconocimiento fotográfico.

El 2 de agosto de 1940 fue nombrado comandante de vuelo en el Escuadrón 303, una unidad polaca que se había organizado en Northolt, Middlesex, y estaba equipada con el famoso Hawker Hurricane. A partir de entonces, Kent comenzó una curiosa asociación con los Polacos Libres, ganándose rápidamente su respeto como piloto y como jefe. En el Escuadrón 303, Kent derribó dos Messerschmitt Bf 109 E, un Bf 110 y un Junkers Ju 88 durante la batalla de Inglaterra, junto con algunas victorias no confirmadas. Al final de la batalla, fue enviado a Biggin Hill, para dirigir el Escuadrón 92, equipado con Spitfires, unidad que poseía una envidiable marca de combate. El 1 de noviembre de 1940 destruyó un Bf 109 que hacía la victoria cien del Escuadrón y derribó otros dos más al día siguiente.

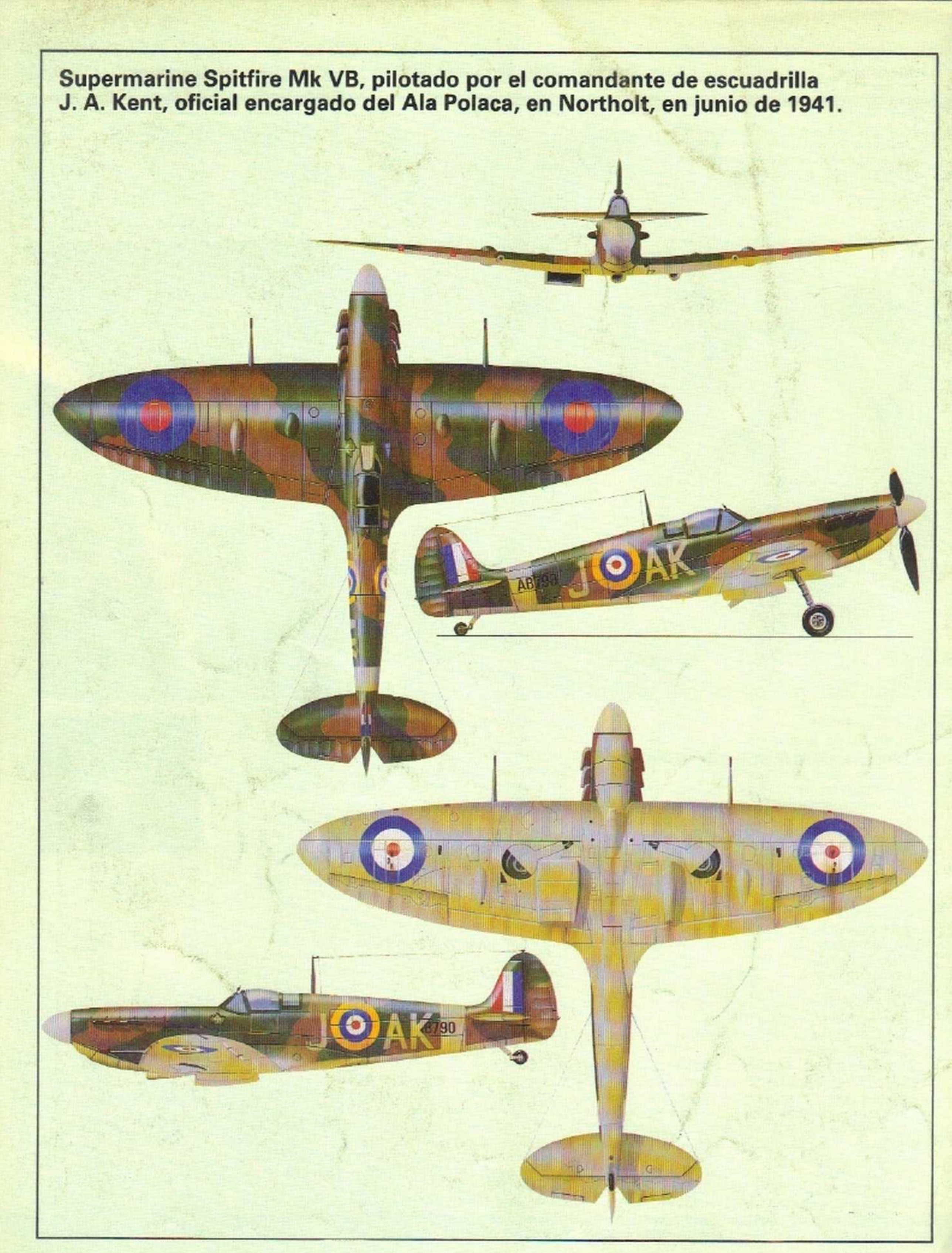
En junio de 1941, fue promovido al rango de comandante en vuelo y enviado a Northolt una vez más, en esta ocasión para dirigir la nueva ala polaca. Esta unidad comprendía los Escuadrones 303 (Kosciuszko), 308 (Kraköwski) y 315 (Deblinsky), equipados entonces con el Spitfire Mk IIB y VB. Kent, cuyo Spitfire Mk VB aparece representado en la fotografía que acompaña estas líneas, podía, como jefe de la unidad, grabar sus iniciales como código en su avión. Su insignia personal en esta ocasión se trataba del águila polaca superpuesta a la hoja de alce canadiense pintada sobre el lateral del fuselaje, por encima de los alerones.

Mientras volaba con los polacos, Kent destruyó seis Bf 109 y fue galardonado con la Virtuti Militari polaca y la Cruz de Vuelos Distinguidos. Después de un viaje por Canadá y Estados Unidos adiestrándose en el pilotaje de diferentes tipos de aparatos americanos, volvió a Gran Bretaña, siendo promocionado al grado de Jefe de Grupo (coronel) para dirigir al Church Stanton de la RAF. A finales de 1942, fue enviado al norte de Africa y allí voló ocasionalmente en diferentes operaciones, pero su trabajo fue de carácter administrativo en su mayor parte. Al final de la guerra, su marca se dio oficialmente como de trece victorias, aunque, a través de testigos independientes quedó claro que por lo menos seis aparatos más cayeron ante sus amatralladoras.

Arriba, a la izquierda: Kent, fotografiado cuando servía en el Escuadrón 303, la primera unidad operacional polaca del Mando de Cazas de la RAF.
Encima: Un Spitfire Supermarine Mk VB del Escuadrón 92, que Kent mandó durante 1940-41.
Sobre estas líneas: La insignia personal de Kent, que combina la hoja de alce del Canadá con el águila polaca.

Cortar por la línea de puntos y coleccionese aparte

Supermarine Spitfire Mk VB, pilotado por el comandante de escuadrilla J. A. Kent, oficial encargado del Ala Polaca, en Northolt, en junio de 1941.



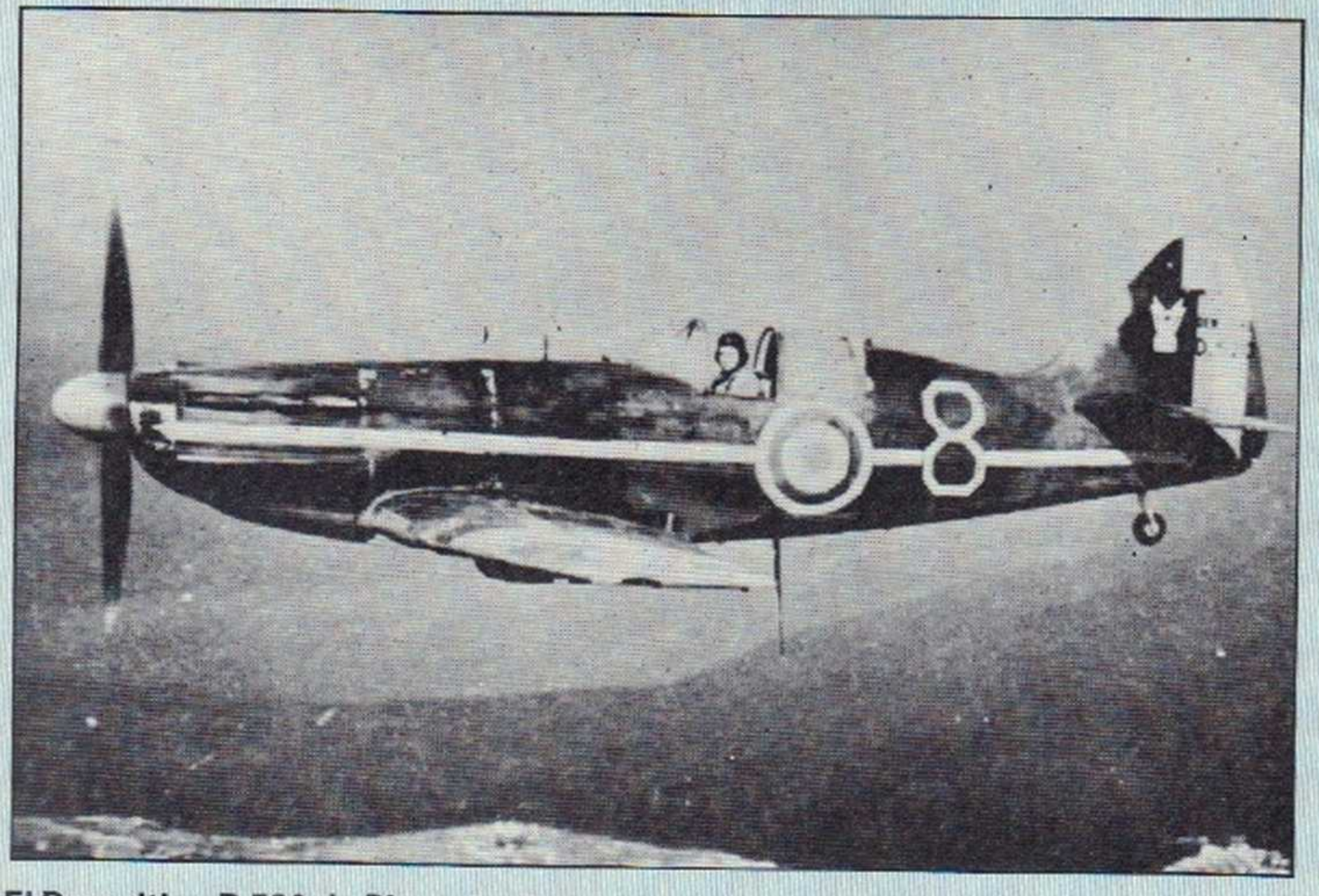
Dimensiones
Envergadura: 10,2 m.
Longitud: 8,76 m.
Altura: 2,57 m.

Motor
Hispano Suiza 12445 de 930HP.

Prestaciones
Velocidad máxima: 527 km/h.
Techo operativo: 11.000 m.
Alcance: 990 km.

Armamento
Un Canon Hispano de 20 mm.
Dos ametralladoras Mac de 7,5 mm.

LOS ASES
Y SUS AVIONES (29)



Le Gloan volando en un D 520 de la quinta escuadrilla del GC III/6 (su divisa, arriba) con base en Casablanca, Marruecos, en noviembre de 1940. Le Gloan murió en accidente en un Bell P.39 Airacobra, el 11 de septiembre de 1943.

El Dewoitine D 520 de Pierre Le Gloan

Cuando los alemanes se lanzaron a la ofensiva total contra Francia y los Países Bajos el 10 de mayo de 1940, solamente se había entregado el 36 Dewoitine D 520 al Ejército del Aire. Con una velocidad máxima de 527 kilómetros por hora, era el mejor caza francés que se construyó durante la Segunda Guerra Mundial, más o menos comparable al Hawker Hurricane, aunque experimentaba una falta crónica de armamento.

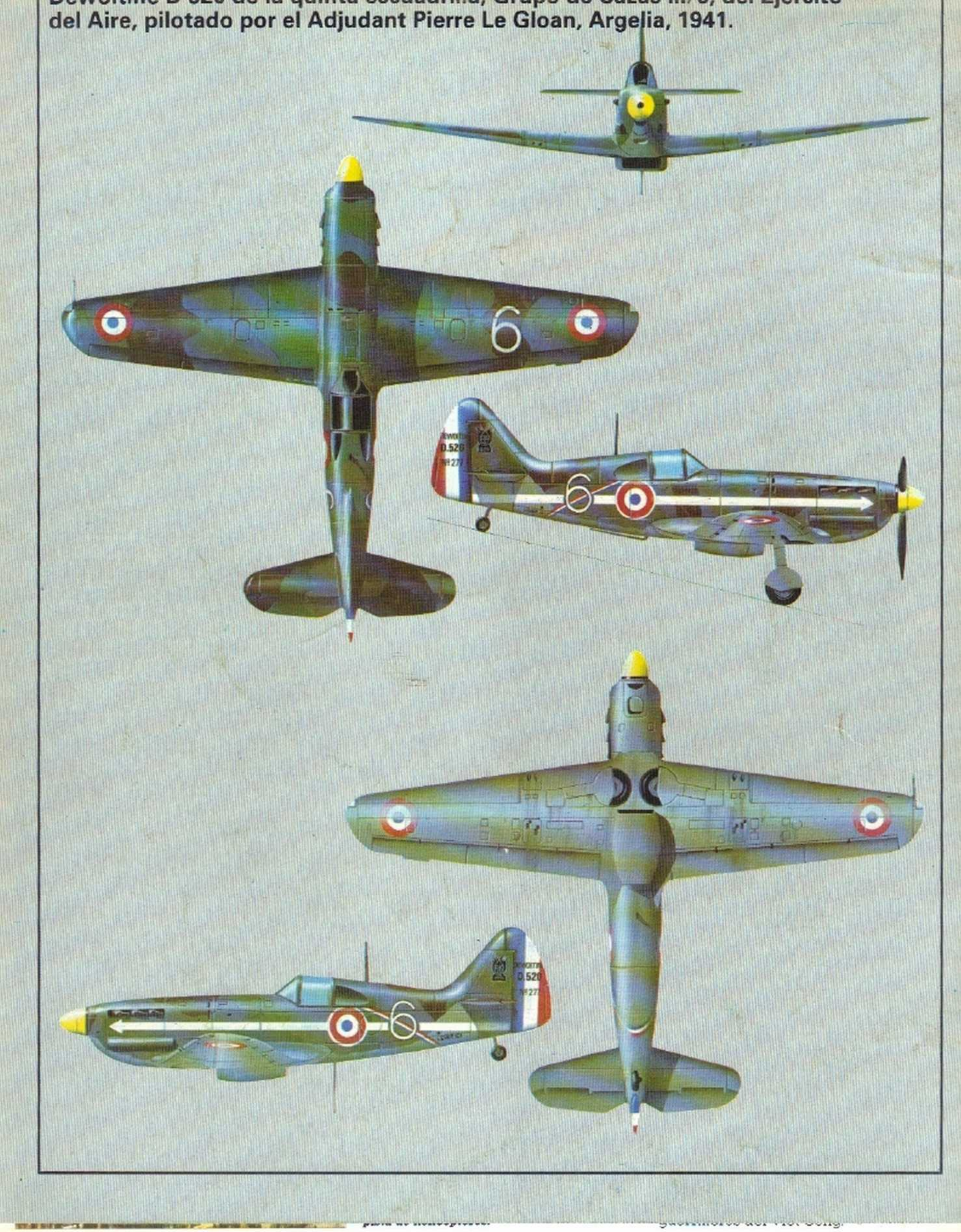
Entre el grupo de unidades que tenían que recibir el D 520 durante la invasión alemana, estaba el Grupo de Cazas III/6, en Luc-en-Provence, para la defensa de Marsella contra los ataques de la Regia Aeronautica italiana. Uno de los pilotos de la unidad era el Sargento Mayor Pierre Le Gloan, que ya se había apuntado cuatro victorias confirmadas y otra probable pilotando el obsoleto Morane Saulnier MS 406. El 13 de junio logró derribar dos bombarderos Fiat BR-20, aunque volando ya un D.520.

El 13 de junio, apenas una semana después de que el GC III/6 recibiese los primeros D 520, los aparatos de la unidad estaban tomando tierra en Luc, después de una patrulla sobre Marsella, cuando el aeródromo fue atacado por cazas Fiat C.R. 42 y bombarderos B.R. 20. El comandante Paul Stehlin ordenó inmediatamente que los pilotos que aún no habían tomado tierra hicieran frente a los incursores italianos. Le Gloan primera pasada. Le Gloan derribó entonces un segundo avión antes de que le reclamaran para cubrir el campo, que estaba siendo acribillado por otra formación de CR 42.

De éstos, puso fuera de combate un tercero y aún un cuarto y, antes de que se le terminara la munición, atacó y destruyó un BR 20, cuya tripulación saltó en paracaídas y fue invitada a cenar en el comedor de oficiales antes de ser enviada al campo de prisioneros. Le Gloan fue promovido al rango de subteniente inmediatamente después de aterrizar.

Con una marca de once victorias confirmadas, Pierre Le Gloan fue probablemente el quinto piloto de marca más alta cuando se firmó el armisticio y uno de aquellos pilotos que, en consecuencia, fueron enviados rumbo al norte de África, junto con unos 165 Dewoitine D 520. Permaneció en la quinta escuadrilla GC III/6 con base en Maison Blanche, en Argelia, durante los primeros cinco meses de 1941, donde pilotó el D 520 n.º 277, representado en la fotografía que acompaña estas líneas. En junio de aquel año, Le Gloan acompañó a la GC III/6 a Siria, para reforzar los MS 406 del GC 1/7, y participó en la campaña de gran envergadura que se organizó al resistir las fuerzas de Vichy la ofensiva de las tropas aliadas en aquel país. A la GC III se la atribuyó la destrucción de diecinueve aparatos de la RAF y del Arma Aérea de la Flota, se dice que Le Gloan mismo derribó once, elevando su

Dewoitine D 520 de la quinta escuadrilla, Grupo de Caza III/6, del Ejército del Aire, pilotado por el Adjudant Pierre Le Gloan, Argelia, 1941.



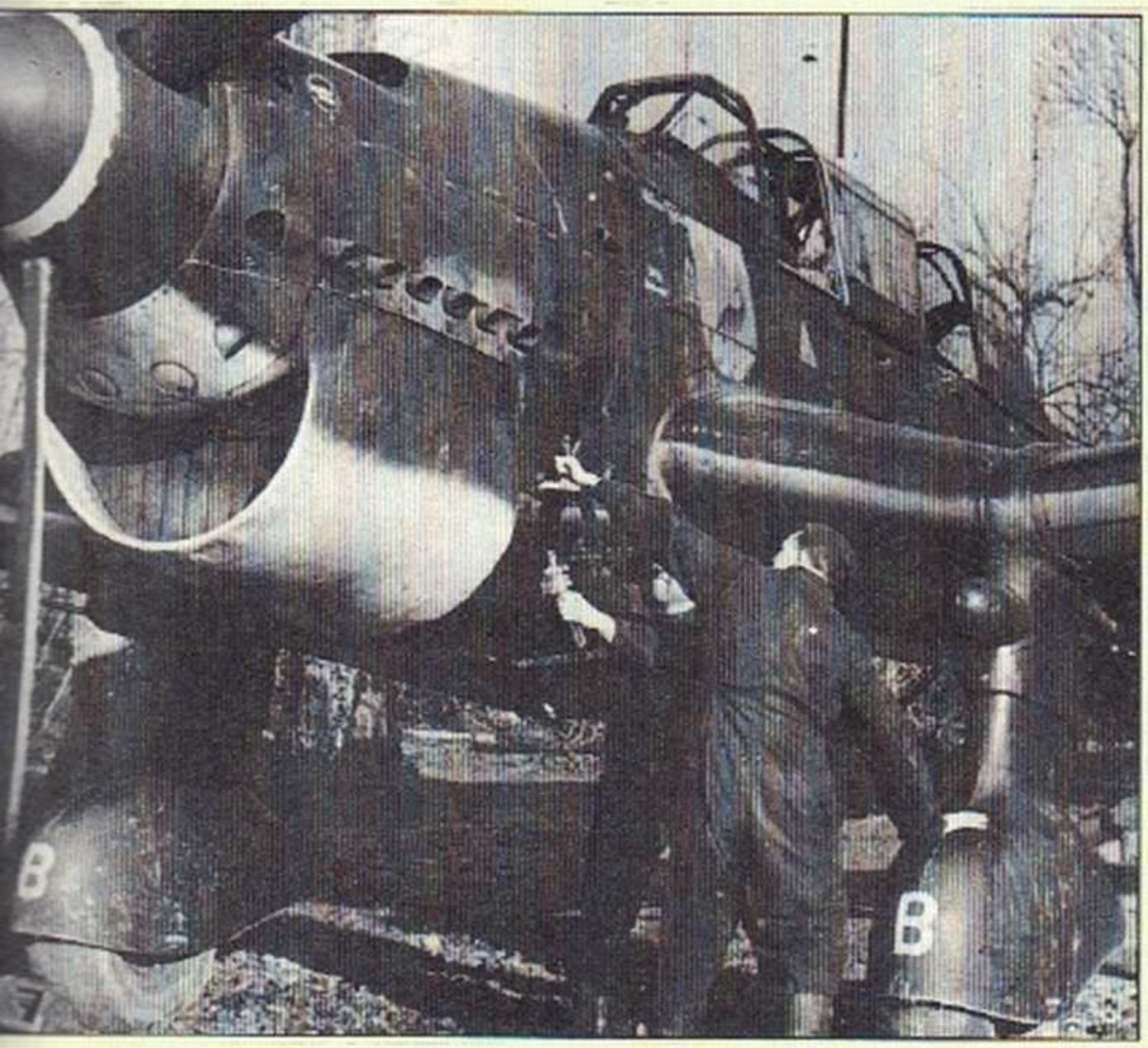
Dimensiones
Envergadura: 13,8 m.
Longitud: 11,1 m.
Altura: 4,01 m.

Motor
Junkers Jumo 211, de 1.200 caballos

Prestaciones
Velocidad máxima: 383 km/h.
Techo operativo: 8.000 m.
Alcance: 790 km.

Armamento
Tres ametralladoras MG 17 de 7,9 mm.
Una bomba de 500 kg.

LOS ASES
Y SUS AVIONES (30)



Junkers Ju 87 de Hans-Ulrich Rudel

os logros de Hans-Ulrich Rudel durante la Segunda erra Mundial no han sido igualados por ningún otro ador de la historia y le supuso la única Cruz de Caero con hojas de roble de oro. Aunque se alistó en uftwaffe en 1936 y recibió entrenamiento como pi- de bombardero, pasó la mayor parte de los tres ientes años como observador. Hasta 1941 no fue tinado a los Ju 87 —Stuka— de bombardeo en pi- o. El día de la «operación Barbarroja» (22 de junio) sus primeras cuatro salidas de combate como pi- de Stuka, volando en el Junkers Ju 87B. El 23 de tiembre de aquel año, volando como oficial técnico II Gruppe, Rudel atacó unas unidades de la flota en Kronstadt, hundiendo el acorazado «Marat», 23.600 toneladas; en ataques posteriores hundió crucero y un destructor. El 6 de junio de 1942 le concedida la Cruz de Caballero después de haber pletado más de 400 misiones operativas.

continuación, disfrutó de un corto período de desso, después del cual fue nombrado staffelkapitan noveno Staffel en el Cáucaso. Rudel voló su mi- número 500 el 24 de septiembre y la número 00 el 10 de febrero del año siguiente, usando con uencia el Junkers Ju 86 D. En 1943, Rudel em- ó a volar el antitanque Ju 87 G, dotado con dos caes de 30 mm. El 14 de abril le fueron concedidas Hojas de Roble a su Cruz de Caballero.

a Marca de Rudel sobre tanques enemigos desdos empezó a elevarse rápidamente desde el primer día de la batalla de Kursk, el 5 de julio. En su primera salida destruyó cuatro tanques T-34; a lo largo del día su marca se elevó a doce. El 12 de agosto realizó su salida número 1.300 —Erwinttentschel, su operador de radio, completaba su salida 1.000— y al mes siguiente, Rudel tomaba el mando del Grupo III. El 30 de octubre destruyó su tanque ruso número 100 con el Ju 87 G.

A esto siguió la concesión de las espaldas de la Cruz de Caballero el 25 de noviembre y la promoción a mayor, el 1 de marzo de 1944. El 26 de marzo, Rudel destruyó 17 tanques él solo, elevando su récord de victorias sobre blindados enemigos a 202. El 1 de junio salió en su misión número 2.000, destruyendo su tanque 301; esto le valió la Cruz de Caballero en categoría de diamantes, la medalla de oro de piloto y la Misión Clasp, en oro con diamantes. El 19 de agosto fue derribado y sufrió heridas en las piernas pero siguió en el frente, siendo enviado como teniente coronel al mando del SG 2 «Immelmann». Las Hojas de Roble en oro en solitario le fueron concedidos el 29 de diciembre.

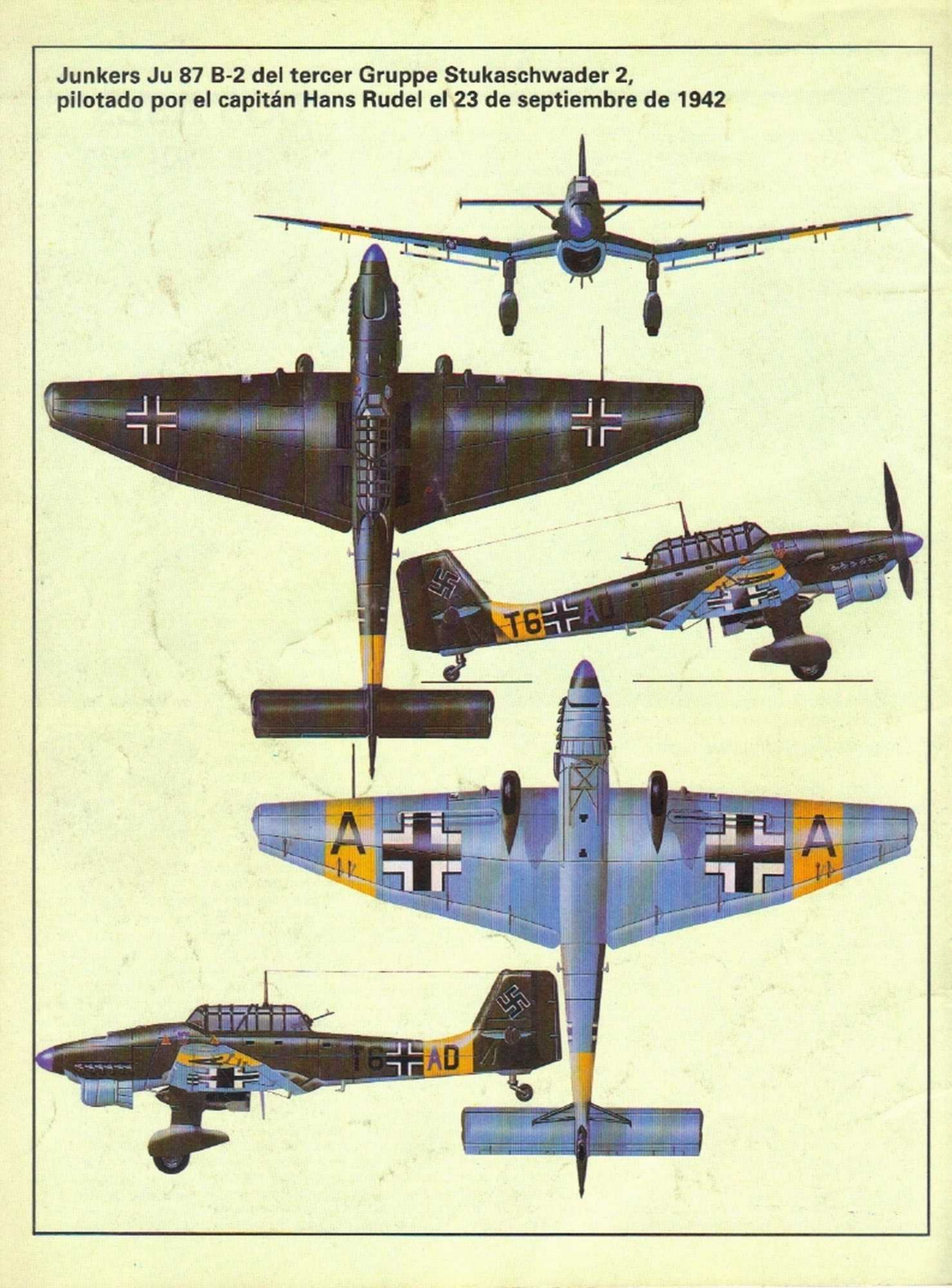
En febrero de 1945, su misión habría sobrepasado con mucho las 2.400 salidas y su récord sobre los blindados enemigos era de 505, pero el 8 de febrero, Rudel fue derribado por el fuego antiaéreo cerca de Lebus. Salvó la vida gracias a su artillero de popa, Dr. Gadermann, pero se le tuvo que amputar el pie derecho, en un puesto de socorro de primera línea. A pesar de la herida sin curar, Rudel continuó combatiendo y consiguió destruir 26 tanques más, antes de que el final de la guerra pusiera término a tan notable carrera.

Arriba, a la izquierda: El bombardero Junkers Ju 87B podía transportar 1.000 kg. de bombas en el soporte central bajo el fuselaje.

Arriba: El notable récord de combate de Hans-Ulrich Rudel fue reconocido con la condecoración individual de la Cruz de Caballero con Hojas de Roble.

Sobre estas líneas: El emblema del III Gruppe, Stukageschweader 2.

Junkers Ju 87 B-2 del tercer Gruppe Stukaschwader 2, pilotado por el capitán Hans Rudel el 23 de septiembre de 1942



Dimensiones
Envergadura: 15,52 m.
Longitud: 10,3 m.
Altura: 3,7 m.

Motor
Nakajima Sakai 11, de 1.000 caballos.

Prestaciones
Veloc. máxima: 378 km/h.
Techo operativo: 8.260 m.
Alcance: 1.990 km.

Armamento
Una ametralladora de 7,7 mm. Tipo 92.
Carga máx. en bombas: 800 kg.

El Nakajima B5N2 de Mitsuo Fuchida

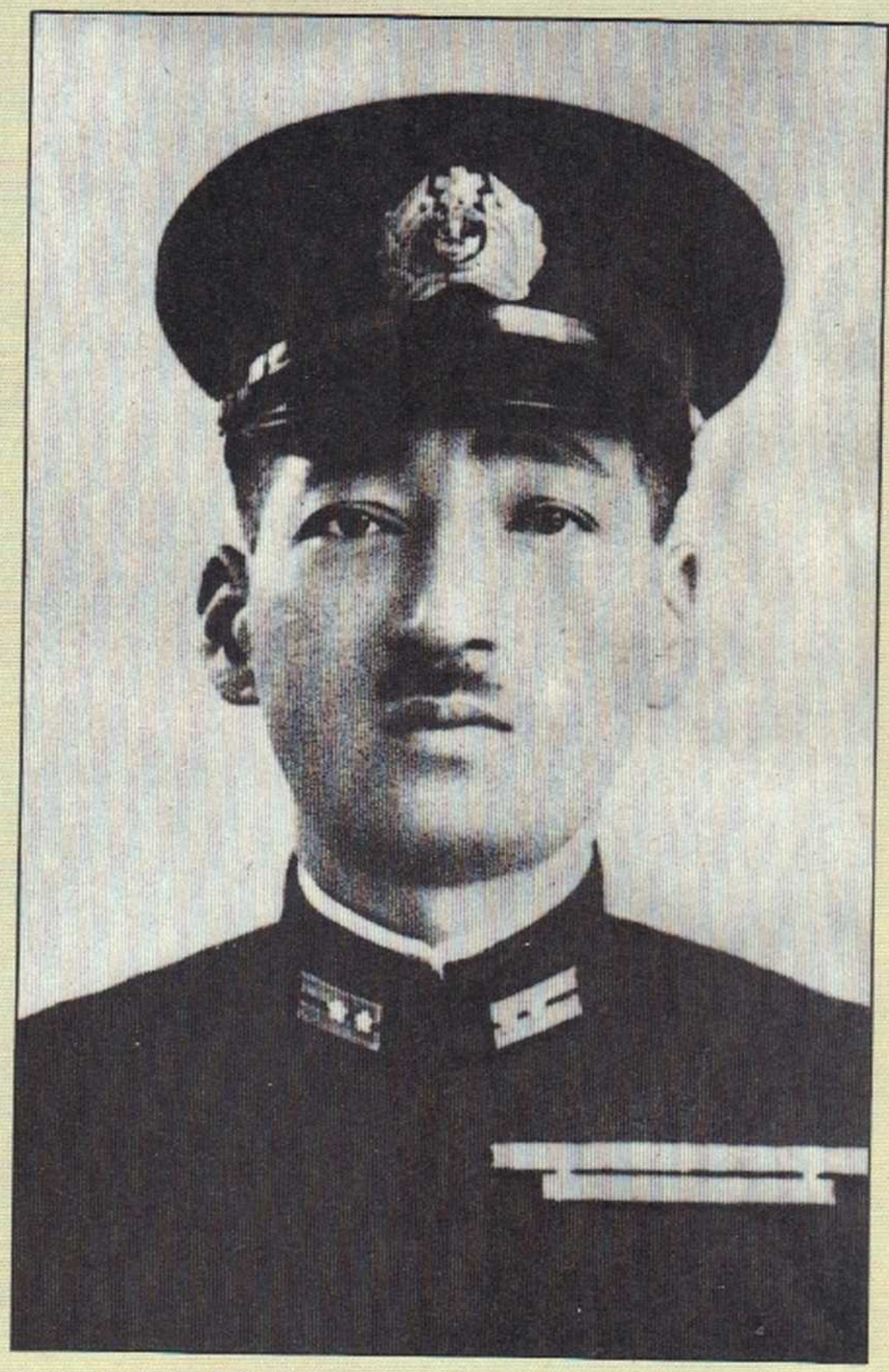
El comandante Mitsuo Fuchida, de la Armada Imperial del Japón, consiguió la fama dirigiendo el devastador ataque aéreo sobre los buques insignia de la flota americana en el Pacífico, en Pearl Harbour, en 1941, precipitando así la entrada de los Estados Unidos en la Segunda Guerra Mundial. Piloto bien cualificado, Fuchida voló sin embargo en la carlinga del observador del avión insignia Nakajima B5N2. Después de seguir el ataque de la flota aérea británica sobre la base naval italiana de Taranto, con torpederos Swordfish en noviembre de 1940, que terminó con el hundimiento de tres acorazados contra la pérdida de dos aviones propios, el hasta entonces agregado naval japonés en Londres, comandante Minoru Genda, fue llamado a su país y se le ordenó por el almirante Isoroku Yamamoto que planificara desde el estado mayor un ataque similar por sopresa sobre Pearl Harbour, en el caso de que la guerra contra América resultara inevitable.

En el momento oportuno, una fuerza de asalto dirigida por el vice-almirante Chuichi Nagumo, compuesta por unos 370 aviones, fue concentrada al sur de Kyushu y embarcada en los portaviones Akagi, Hiryu, Kaga, Zuikaku, Shokaku y Soryu. El 26 de noviembre de 1941 este convoy levó anclas hacia Hawai y en la oscuridad que precedía al alba del 7 de diciembre, 353 aparatos despegaron para atacar Pearl Harbour en la isla de Oahu. A la cabeza de la primera oleada de noventa bombarderos Nakajimas B5N2 volaba el aparato del comandante Fuchida. Esta primera oleada consistía en 50 bombarderos, dirigidos por el comandante. Shigaharu Murata, cada uno de los cuales llevaba una bomba de 800 kg. Estos bombarderos iban seguidos de otros cuarenta torpederos B5N2, cuyos torpedos iban sujetos con aletas posteriores especiales, que les permitían deslizarse en aguas poco profundas. Había también 43 cazas Mitsubishi A6M2 y 51 bombarderos Aichi D3A1.

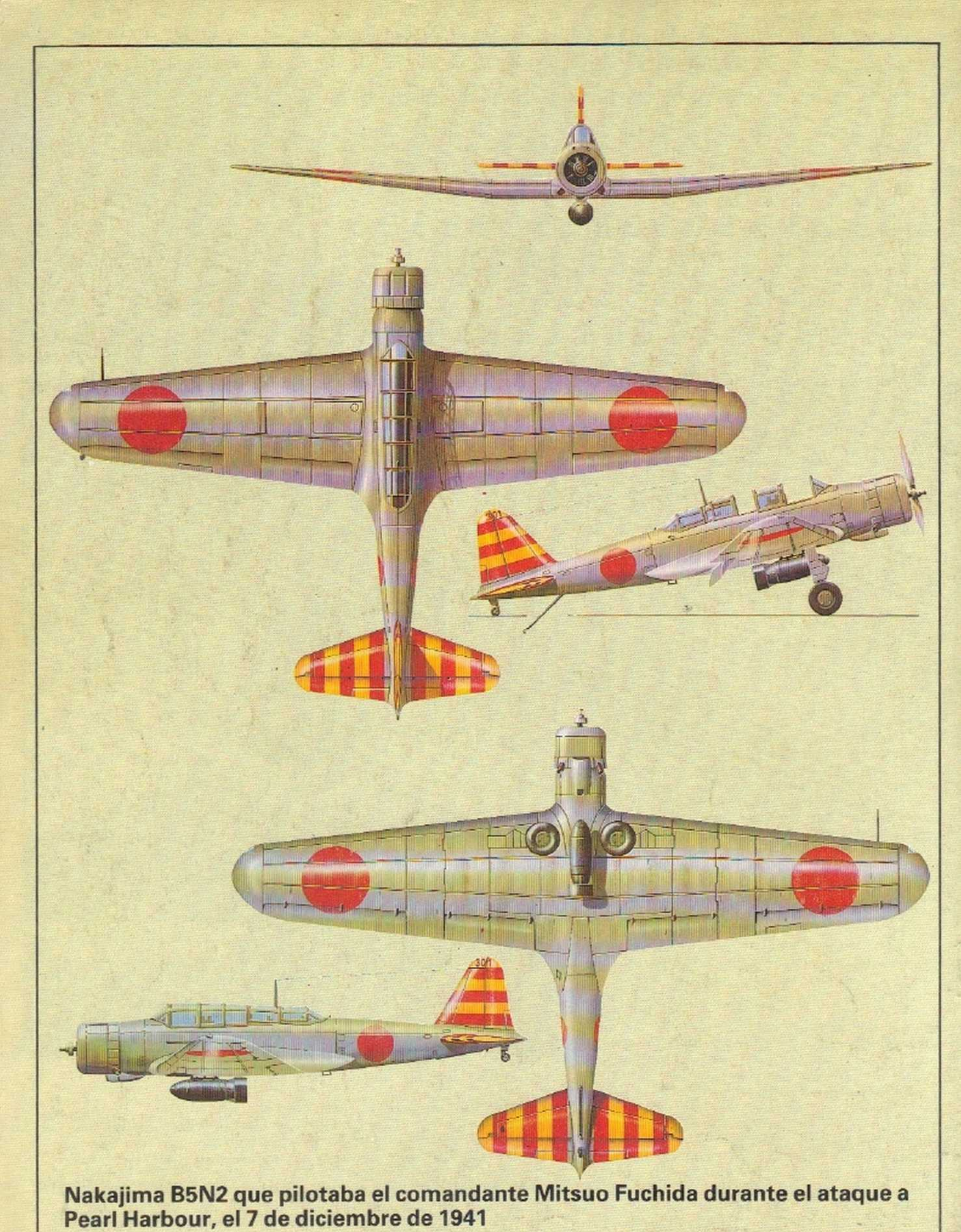
A las 7,49 de la mañana, Fuchida llegó a Pearl Harbour y dio la señal: «Tora, tora, tora», para que comenzara el ataque. La primera bomba cayó sobre la isla Ford, a las 7,55 y se cree que destruyó un escuadrón completo de hidroaviones. La sorpresa fue casi total y 20 minutos después la segunda oleada de 54 bombarderos horizontales B5N2, 78 bombarderos en picado y 35 cazas, dirigidos por el comandante Shigekazu Shimazaki, abrió el asalto. A las 8,30 el ataque había terminado. Los americanos derribaron 29 aparatos —pérdida más pequeña que la de Taranto— pero los japoneses habían hundido cuatro acorazados y dañado otros cuatro, destruido casi 200 aparatos y matado a más de 2.300 norteamericanos.

Mitsuo Fuchida volvió sano y salvo, y a pesar de sus ruegos para que le permitieran dirigir otro ataque sobre Pearl Harbour, fue requrido por el mismo emperador para que le hiciera, en persona, el informe sobre el ataque. El 19 de febrero de 1942 dirigió una operación contra Darwin con 188 aviones, que devastó la ciudad, echó a pique una docena de barcos y destruyó 18 aviones. Entre el 5 y el 9 de marzo dirigió una serie de bombardeos contra objetivos navales ingleses en el área de Ceilán y hundió cinco barcos, incluyendo los cruceros pesados HMS «Dorsetshire» y HMS «Cornwall».

Fuchida sufrió un ataque de apendicitis poco antes de la gran batalla de Midway, que le impidió llevar el mando de los ataques aéreos desde el portaviones «Akagi», uno de los barcos japoneses que fueron hundidos durante la batalla. Más tarde fue el jefe de estado mayor de la flota aérea japonesa combinada durante la batalla de las Mananas, en junio de 1944, la mayor y la última de las batallas del Pacífico, que terminó con el dominio japonés del aire.



El comandante Mitsuo Fuchida, quien pronunció las tres palabras «Tora, tora, tora» que desencadenaron el ataque aéreo japonés sobre Pearl Harbour el 7 de diciembre de 1941 implicando a América y al Japón en la Segunda Guerra Mundial.



Nakajima B5N2 que pilotaba el comandante Mitsuo Fuchida durante el ataque a Pearl Harbour, el 7 de diciembre de 1941

LOS ASES
Y SUS AVIONES (32)

Dimensiones

Envergadura: 13,87 m.
Longitud: 10,87 m.
Altura: 3,76 m.

Motor

Britol Pegasus III M3, de 690 caballos.

Prestaciones

Velocidad máxima: 224 km/h.
Techo operativo: 3.260 m.
Alcance: 1.657 km. (máximo).

Armamento

1 ametrall. Lewis o Wickers 0,303
1 torpedo de 45,7 cm.

El Fairey Swordfish de Eugene Esmonde

Nacido gemelo en una familia de trece hermanos, el 1 de marzo de 1909, y criado en Drominahg, Tipperary, Eugene Esmonde, fue destinado a una corta comisión de servicio en la RAF con la Fleet Air Arm, en el Mediterráneo. En 1933, se unió a la Imperial Airways como piloto y se le nombró eventualmente capitán de uno de los nuevos hidroaviones Short Empire en la ruta Southampton-Australia. En la primavera de 1939, se le invitó a unirse nuevamente a la Fleet Air Arm con el rango de «lieutenant-commander» y se incorporó en ese mismo mes de abril. Escapó del «Courageous» cuando el portaviones fue torpedeado pocos días después del comienzo de la guerra.

Designado para dirigir el escuadrón 825, que para 1936 se había convertido en la primera unidad en ser equipada con los lanzatorpedos biplanos Fairey Swordfish, Esmonde sirvió a bordo del HMS «Furious» a partir de julio de 1940. En la primera parte del año siguiente, comandó a su escuadrón, a bordo esta vez del HMS «Victorious», con tiempo de participar de manera decisiva en la acción en la que los Swordfish inutilizaron al barco de guerra alemán «Bismarck» en el Atlántico, el 23 de mayo de 1941.

Por sus buenas dotes de mando y por el valor desplagado en este ataque, Esmonde fue recompensado con la Distinguished Service Order. Al mes siguiente, el escuadrón de Esmonde fue trasladado al HMS «Ark Royal», pero el famoso portaviones se hundió, después de ser torpedeado por un submarino alemán cerca de Gibraltar, el 12 de noviembre de 1941.

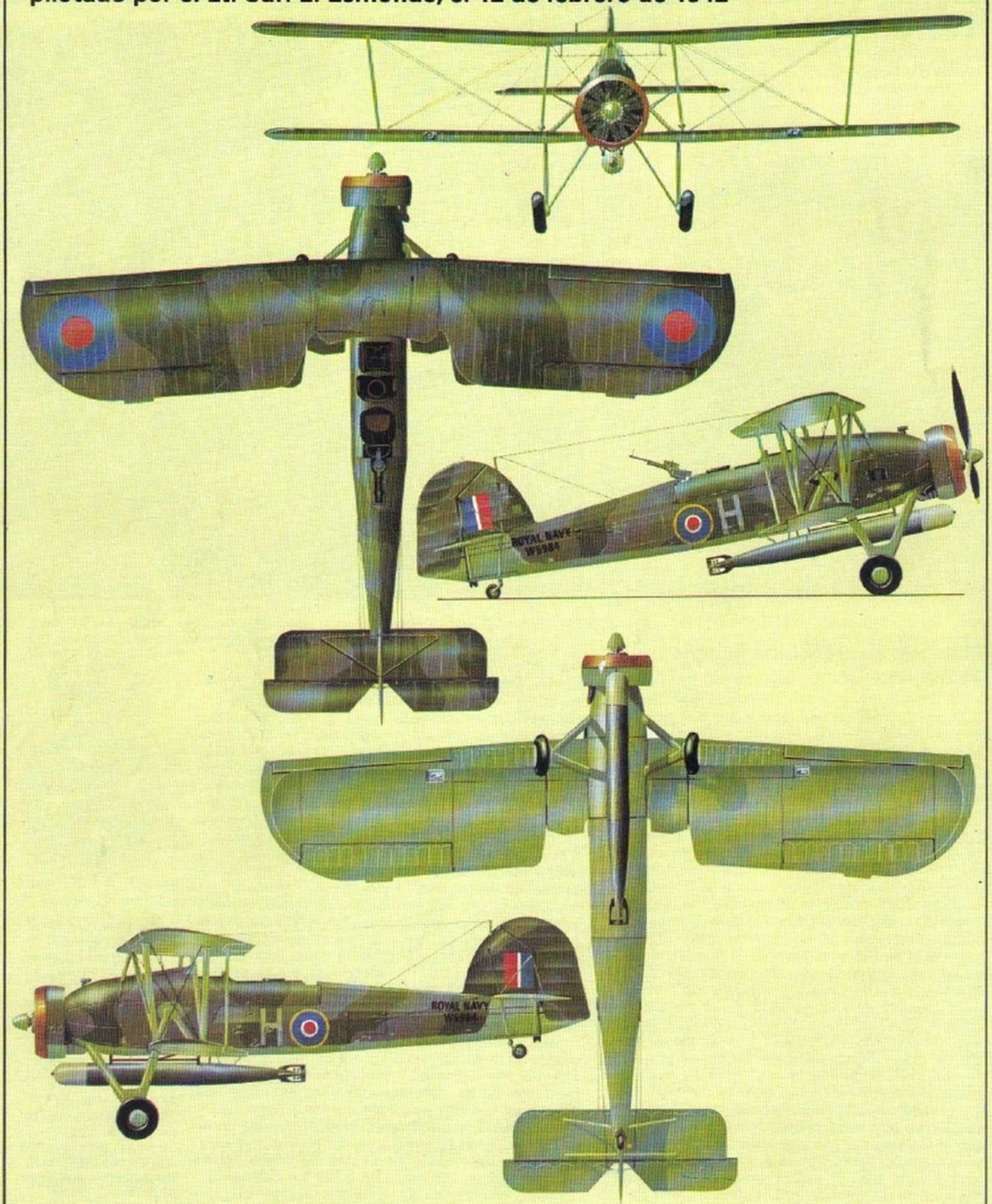
De vuelta a Gran Bretaña, a principios de 1942, Esmonde empezó a reconstruir el escuadrón 825 con un Swordfish Mk II, que presentaba un ala inferior revestida de metal. Durante la noche del 11 al 12 de febrero los buques alemanes «Scharnhorst», «Gneisenau» y «Prinz Eugen» salieron de Brest y se dirigieron a Alemania a través del Canal. El 12 de febrero, a Esmonde se le pidió que participara en una operación que atajara el paso de los buques, si se atrevían a dar semejante paso. Aunque se le aseguró que sólo tendrían que emplear su fuerza en un ataque nocturno, era evidente que los barcos enemigos tendrían que atravesar el Canal de la Mancha en plena luz del día. Además, el escuadrón 825 se encontraba a la mitad de sus posibilidades, pero como se le afirmó que el ataque iría cubierto por cinco escuadrones de cazas, Esmonde aceptó la misión. A las 12.30 del 12 de febrero condujo su formación, seis aviones, saliendo de Mauston contra los cazas y el fuego antiaéreo de los acorazados alemanes. Sólo apareció un escuadrón escolta de cazas Supermarine Spitfire. Sin embargo, dividiendo su fuerza en dos secciones, de tres Swordfish cada una, Esmonde se lanzó al ataque, a pesar de los resueltos esfuerzos de los cazas Focker Wulf FW 190 para detenerlos.

Seleccionando al «Scharnhorst» como blanco, Esmonde se dejó caer hasta los quince metros sobre el nivel del mar, entrando inmediatamente bajo el terrible fuego de los cañones antiaéreos enemigos. Su ala inferior fue casi arrancada por los disparos, pero el valiente oficial pudo desprender el torpedo antes de que su avión se viera envuelto en llamas y estallara en el aire. Todos los demás Swordfish fueron derribados, bien por los cazas o por los cañones antiaéreos; ninguno de los torpedos alcanzó su objetivo. Esmonde no se encontraba entre los cinco tripulantes que sobrevivieron y que fueron rescatados de las aguas del Canal.

Arriba, a la izquierda: El LT. Cmdr. Eugene Esmonde, que dirigió el torpedeamiento de los acorazados alemanes que intentaban atravesar el Canal de la Mancha, por el que le fue concedida la Victoria Cross, a título póstumo.

Arriba: Aspecto del HMS Ark Royal antes de ser hundido. Los Swordfish del escuadrón 825 dirigido por Esmonde (insignia sobre estas líneas), están alineados en la parte delantera.

Fairey Swordfish Mk II, del escuadrón 825, de la Fleet Air Arm, pilotado por el Lt. Cdr. E. Esmonde, el 12 de febrero de 1942



Dimensiones
Envergadura: 11,38 m.
Longitud: 9,67 m.
Altura: 3,22 m.

Motor
Allison V1710, de 1.040 caballos.

Prestaciones
Velocidad máx.: 566 km/h.
Techo operativo: 9.857 m.
Alcance: 1.980 km. (máximo).

Armamento
Dos ametralladoras de 0,5 pulgadas.
Dos ametralladoras de 0,3 pulgadas.

LOS ASES
Y SUS AVIONES
(33)

El Curtis P40B, de Claire Chennault

Nacido en 1892, Claire Lee Chennault alcanzó la fama por ser el creador y jefe del American Volunteer Group, que pilotaba los Curtiss P40 Tomahawk en la defensa de China contra los japoneses en el momento de la entrada de los Estados Unidos en la II Guerra Mundial.

Al término de la I Guerra Mundial era Chennault oficial de Infantería; destinado al servicio aéreo ganó sus alas de piloto poco después. Tras un breve intervalo como instructor de vuelo, se convirtió en un apasionado defensor del caza de intercepción.

Frustrado por la falta de resolución oficial y con sus salud resentida, Chennault se retiró del Air Corps con el grado de mayor en 1936, pero recibió inmediatamente una invitación para convertirse en consejero de aviación del general Chiang Kai Shek, con la responsabilidad de organizar un sistema de defensa aérea en China, que se opusiera a la amenaza japonesa.

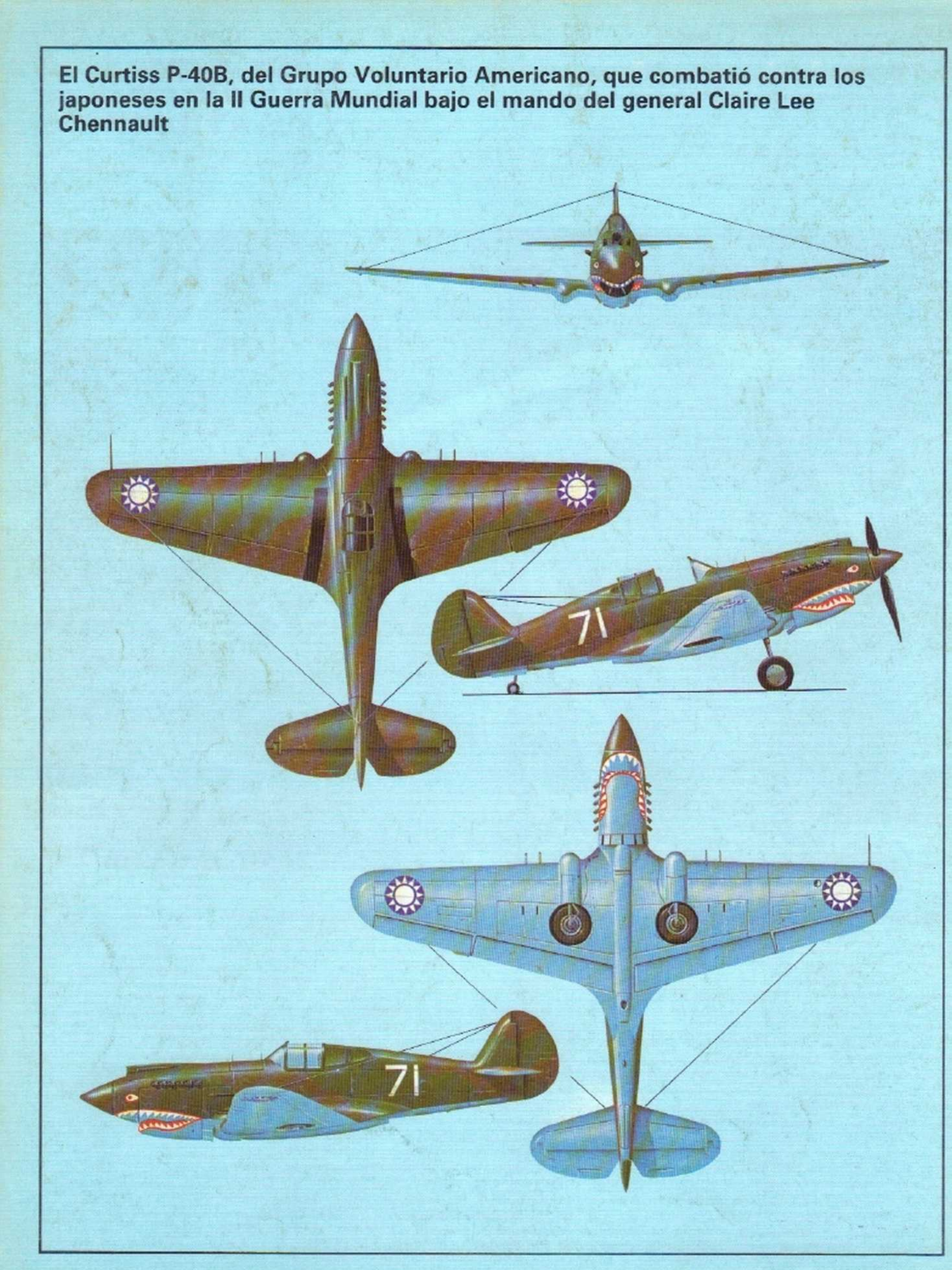
Durante los primeros cuatro años, la rudimentaria fuerza de Chennault, compuesta por mal entrenados pilotos, sólo pudo oponerse muy débilmente a la poderosa fuerza aérea enemiga. En 1941, sin embargo, se las arregló para conseguir un envío de cien cazas Curtiss P40B para defensa de China.

Desplegó dos escuadrones P40B en Kumming, para la protección de la carretera de Birmania, y un tercero en Mingaladon, para la defensa de Mandalay. Después del ataque japonés contra América, la pequeña fuerza de Chennault representaba la única fuerza aérea moderna capaz de enfrentarse a la amenaza japonesa contra Birmania y, durante los sesenta días que precedieron a la caída de Rangoon, los «Flying Tigers» de Chennault destruyeron unos ciento cincuenta aparatos japoneses en combate aéreo.

Después de aquello, Chennault fue reincorporado al Ejército del Aire USA, con el rango de «Mayor General». El Grupo de Voluntarios Americanos se convirtió, subsiguientemente, en el Grupo de Combate Chino y, después, en el 23.° Grupo de Cazas. Después de diversos esfuerzos para asesorar a Chiang Kai Shek una vez terminada la guerra, Chennault volvió a Estados Unidos, donde murió el 25 de julio de 1958.

Arriba: El «Mayor General» Chennault realiza una visita informal a los pilotos de la agrupación 14 de la Fuerza Aérea. Sus métodos de entrenamiento intensivo tuvieron éxito, convirtiendo a sus escuadrones en unidades de combate coherentes y efectivas, tanto para el apoyo aéreo, como para el combate en el aire.

El Curtiss P-40B, del Grupo Voluntario Americano, que combatió contra los japoneses en la II Guerra Mundial bajo el mando del general Claire Lee Chennault



LOS ASES
Y SUS AVIONES (32)

Dimensiones
Envergadura: 11,58 m.
Longitud: 8,76 m.
Altura: 2,81 m.

Motor
Pratt and Whitney R-1830 de 1.200 caballos.

Prestaciones
Velocidad máxima: 531 km/h.
Techo operativo: 11.430 m.
Alcance: 1.360 km.

Armamento
Cuatro ametralladoras Browning de 0,5 pulgadas.
Dos bombas de 45 kg.

El Grumman Wildcat, de Edward O'Hare.

Los primeros meses de la guerra en el Pacífico, la fuerza naval estadounidense se encontró con que sus portaviones quedaban demasiado dispersos en el intento de atajar el progresivo avance de los japoneses en la conquista de las islas. Después de lo de Pearl Harbour, se le asignaron a la flota del Pacífico tan sólo tres portaviones: el «Enterprise», el «Lexington» y el «Saratoga». A mediados de enero de 1942, los japoneses iban saltando de isla en isla por el archipiélago Bismark y le correspondió al almirante Wilson Brown, con la fuerza de combate núm. 11, el intento de realizar una incursión sobre Rabaul, que había caído en manos del enemigo el 23 de enero y que se había convertido en una base naval y aérea japonesa de gran importnacia. Esta fuerza comprendía el portaviones «Lexington», cuatro cruceros pesados y nueve destructores.

Se confiaba en que la Agrupación 11 pudiera acercarse lo bastante al objetivo, antes de ser detectada, como para que los cazas «Grumman F4F-3» «Wildcat», del portaviones pudieran escoltar a los bombarderos Douglas SBD Dauntless en sus ataques. Los cazas avistaron y destruyeron dos hidrohaviones japoneses en la mañana del 20 de febrero, pero un tercero escapó y pudo dar la posición de los barcos de Wilson Brown.

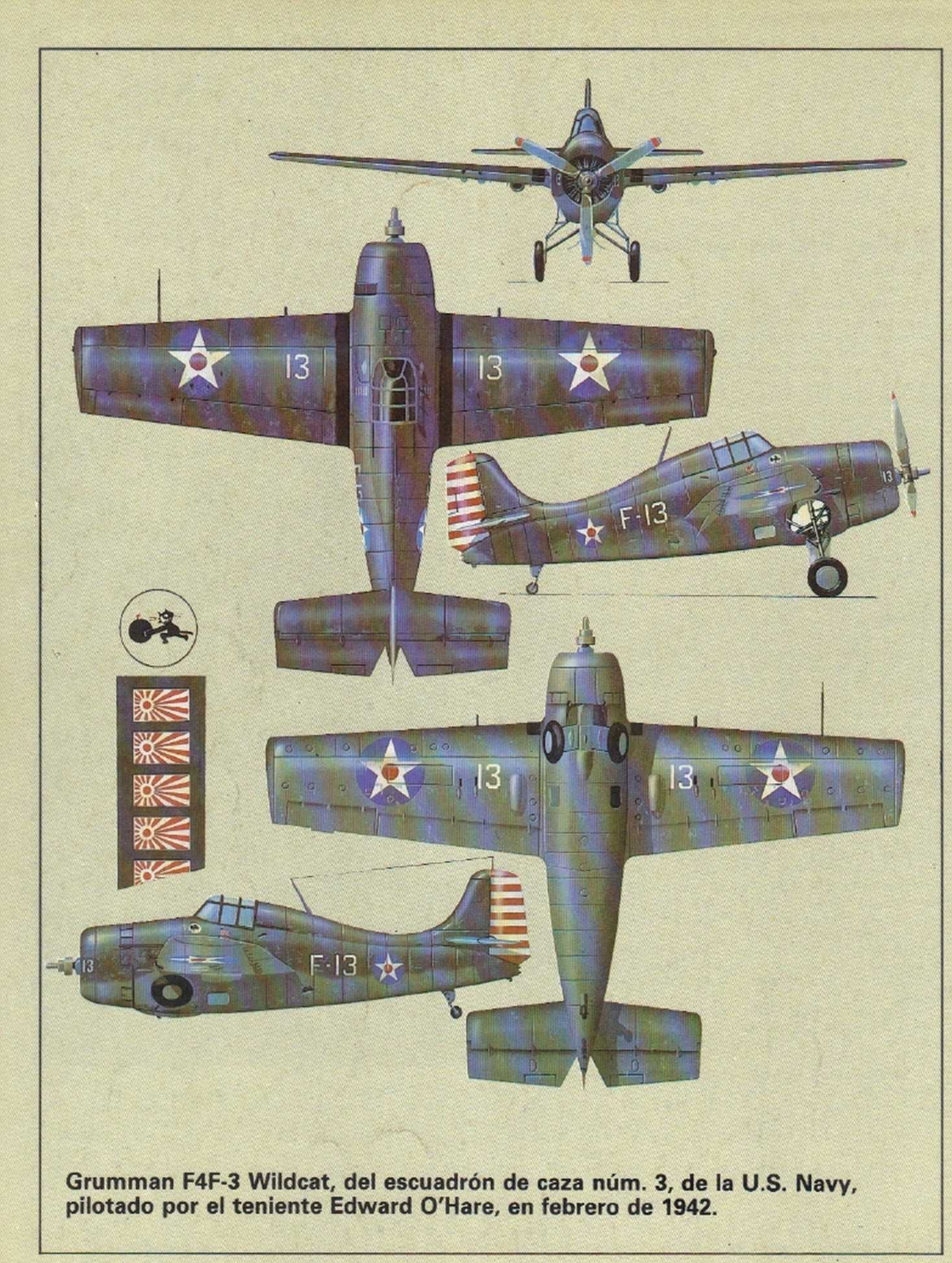
Así, a las 15,42 horas de aquella misma tarde, el radar del portaviones detectó la aproximación de aviones japoneses y una media hora más tarde nueve Nakajimas B5N Kates atacaron al «Lexington». Cinco fueron derribados por los cañones antiaéreos, mientras que los pilotos de los Wildcats atacaban la segunda oleada de otros nueve Kates, destruyendo tres. Esta acción colocó a todos los Wildcat, excepto dos, en mala situación para enfrentarse de nuevo a otros nueve Mitsubishi G4M Betty, bimotores.

Mientras los dos aviones, tan sobrepasados en número, daban la vuelta para enfrentarse a esta nueva amenaza contra el «Lexington», las ametralladoras de uno de ellos se encasquillaron y el piloto del otro avión quedó solo para atacar a la formación enemiga. En menos de tres minutos, este piloto, el teniente Edward «Butch» O'Hare, del Escuadrón naval de cazas VF-3 destruyó cinco bombarderos japoneses y dañó un sexto.

Por su arriesgadísimo enfrentamiento y por el mágnífico derroche que hizo de habilidad y de valor, «Butch» O'Hare fue recompensado con la Medalla del Congreso al Honor.

A continuación O'Hare se vio promovido, hacia noviembre de 1943, a comandante, capitaneando un grupo de aviones en el portaviones «Enterprise», pilotando Grumman F6F Hellcats. Durante las operaciones del portaviones en el atolón de Tarawa, los japoneses tomaron la costumbre de enviar incursores mientras los aparatos americanos regresaban al atardecer. Para enfrentarse a este peligro, el «Enterprise» colocó de guardia a un Avenger, con radar, y dos «F6F» defendiéndole. Este fue el procedimiento que se usó la noche del 26 de noviembre, en la que detectaron incursores en el radar, aproximándose al portaviones. O'Hare fue uno de los pilotos de «F6F» que despegaron para hacerles frente. Después de que el «Avenger» hubiera derribado a uno de los intrusos, se produjo una confusión general, porque los japoneses empezaron a dispararse unos a otros en la oscuridad, y en ese momento el artillero del «Avenger» abrió fuego contra lo que él creyó que se trataba de un avión japonés sin luces. Posteriormente quedó claro que su blanco era, de hecho, el «Hellcat» pilotado por O'Hare, porque nunca más se le volvió a ver.

Conocido por convertirse en el primer as de la U.S. Navy, Edward «Butch» O'Hare, consiguió las cinco victorias en una sola acción que se requerían para ello. Más tarde O'Hare pilotó el sucesor del «Wildcat», el F6F «Hellcat».



Grumman F4F-3 Wildcat, del escuadrón de caza núm. 3, de la U.S. Navy, pilotado por el teniente Edward O'Hare, en febrero de 1942.

LOS ASES
Y SUS AVIONES (35)

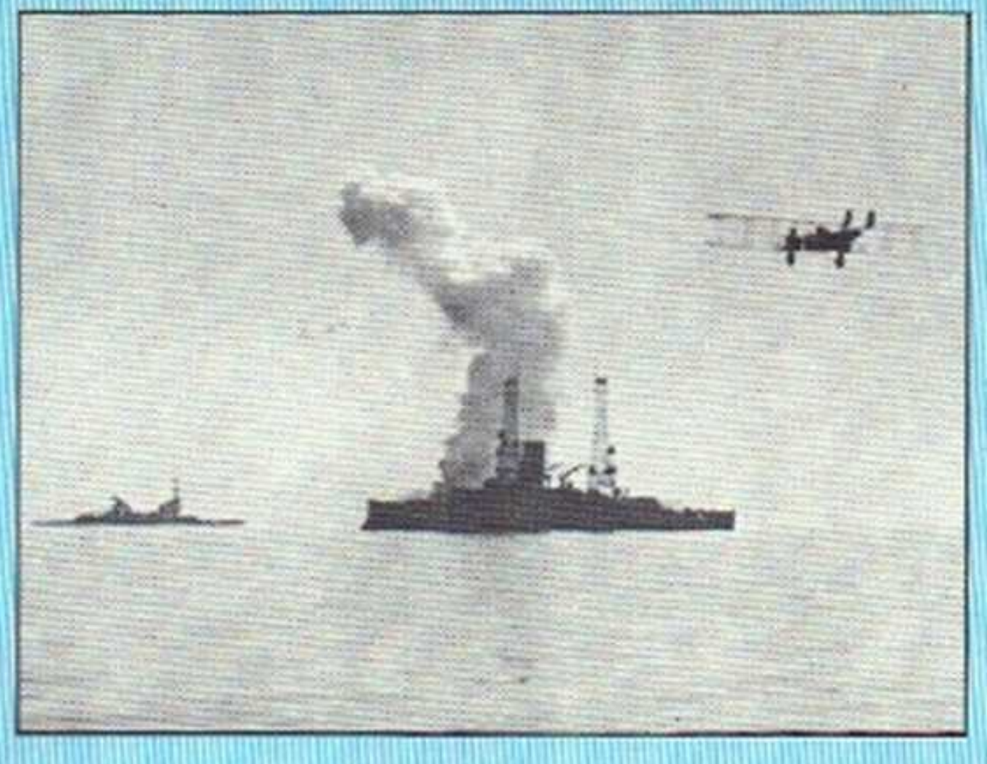
Dimensiones
Envergadura: 20,6 m.
Longitud: 16,12 m.
Altura: 4,82 m.

Motores
Dos Wright R-2600 de 1.700 CV.

Prestaciones
Velocidad máxima: 507 km/h.
Techo operativo: 8.230 m.
Alcance: 3.860 km.

Armamento
Cuatro ametralladoras de 0,5 pulg.
Tres bombas demoledoras de 227 kg.
Una bomba incendiaria de 227 kg.

Izquierda: Mitchell, al que se ve en la carlinga de un Thomas Morse Scout, aseguró que el bombardeo aéreo estratégico sería decisivo en futuros conflictos, mientras se iba afirmando la continua importancia de la aviación de caza.



Izquierda: La bomba que deja caer un bombardero Martin MB-2 explota sobre el USS «Alabama», en septiembre de 1921. Para demostrar la afirmación de Mitchell de que el bombardeo aéreo podría hundir grandes barcos, se realizaron dos grupos de pruebas en 1921. En ambos casos, los resultados confirmaron las predicciones de Mitchell.

Major general William Mitchell

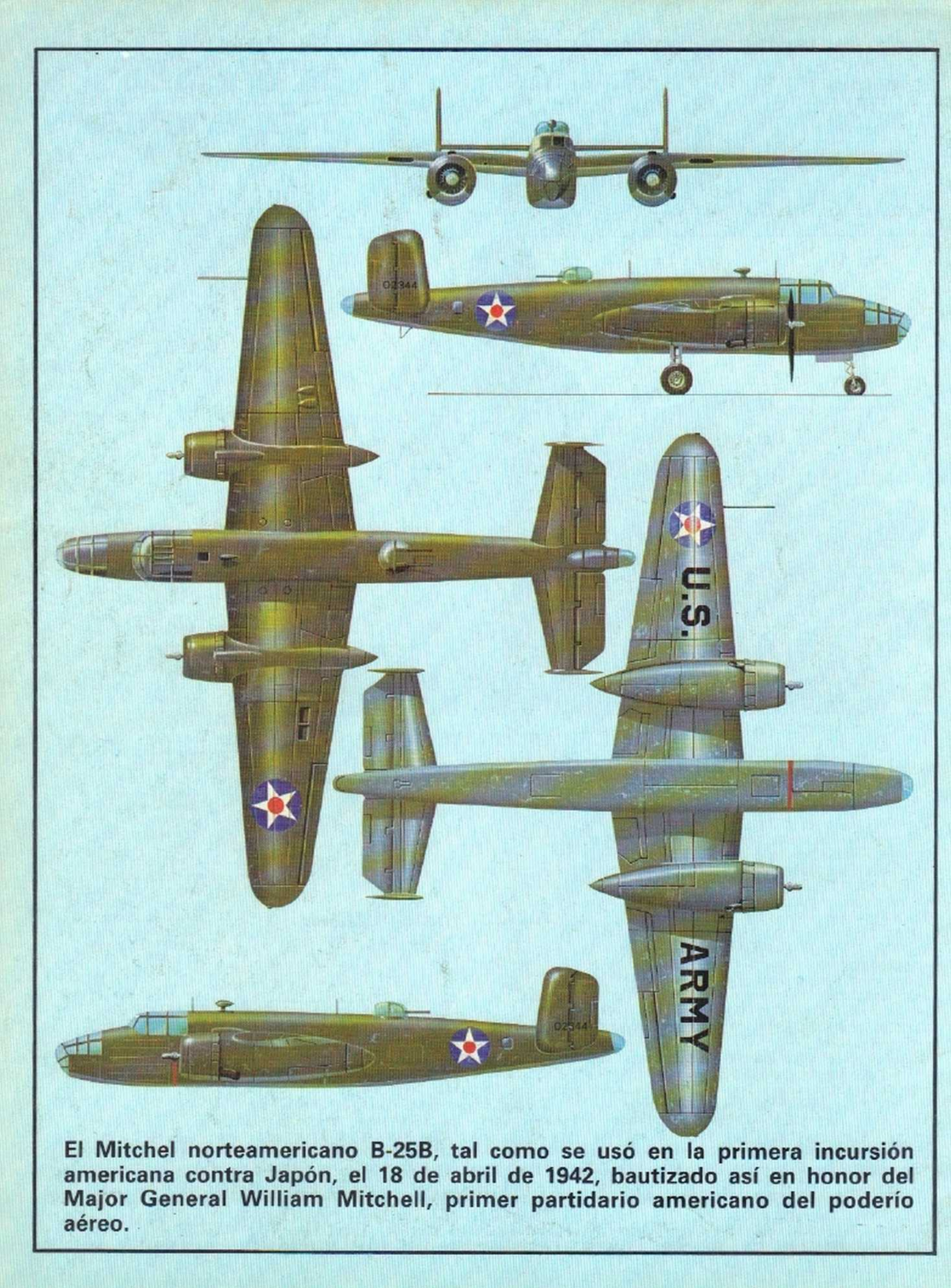
Aceptado por todos como el primer artífice del poderío aéreo americano, William Mitchell no llegó a vivir para ver el resultado de su cruzada. La recompensa de la Medalla al Honor, a título póstumo, fue el tardío reconocimiento a sus incansables esfuerzos para asegurar el poderío de América en el aire, a despecho de que su cruzada llevase involucrado el cargo, por un tribunal militar, de «conducta improcedente en un oficial».

Nacido en Francia, en 1879, Mitchell se graduó «cum laude» en la Universidad George Washington y se alistó como soldado raso en la Infantería de los Estados Unidos. Al obtener un destino, fue trasladado al Signal Corps, llegando a ser experto en telegrafía. Mitchell aprendió a volar a la edad de treinta y seis años y, como mayor, se le asignó a la sección aérea, enviándosele a Europa en 1917.

Durante sus visitas a Francia, rápidamente se dejó influir por las ideas del general Hugh Trenchard sobre el empleo que podría darse al poder ofensivo de la aviación, influencia que Mitchell traspasó al general Pershing, que fue nombrado comandante de la Fuerza Expedicionaria americana en Francia. Aunque Mitchell era estrictamente un oficial de Estado Mayor, fue el primer piloto del Ejército U.S.A. que cruzó la línea de batalla del frente oeste en la primavera de 1917. Se le concedió la Cruz de Servicios Distinguidos en 1918, en reconocimiento a posteriores acciones.

La vuelta de Mitchell a Estados Unidos en febrero de 1919 estuvo rodeada del reconocimiento popular como excepcional capitán del aire. El empleó su ventajosa posición para divulgar por todas partes sus recomendaciones en favor del poderío aéreo.

Mitchell preparó varias exhibiciones para atraer la atención sobre las posibilidades de los aviones militares, siendo la más famosa de todas ellas el hundimiento del viejo buque de guerra alemán «Ostfriesland» por bombarderos de la Armada. Las intransigentes afirmaciones públicas que Mitchell hizo, tachando de «negligencia criminal» al Service Department, acabaron en un Consejo de Guerra y, después de que se confirmara su condena, renunció a su cargo en la Armada en 1926.



El Mitchel norteamericano B-25B, tal como se usó en la primera incursión americana contra Japón, el 18 de abril de 1942, bautizado así en honor del Major General William Mitchell, primer partidario americano del poderío aéreo.

Dimensiones
Envergadura: 12,65 m.
Longitud: 10,06 m.
Altura: 4,14 m.
Motor
Wright R-1820 de 1.200 caballos.

Prestaciones
Velocidad Máxima: 394 km/h
Techo operativo: 7.410 m.
Alcance: 1.770 Km.

Armamento
2 ametralladoras de 0,5 pulgadas.
2 ametralladoras de 0,3 pulgadas.
Carga bajo fuselaje: hasta 726 kg.
2 bombas bajo-ala de 147 kgs.

LOS ASES
Y SUS AVIONES (36)

El Douglas Dauntless de J.A.Leppla

La ausencia de portaaviones americanos en el holocausto de Pearl Harbour el 7 de diciembre de 1941 representó un fuerte golpe a las esperanzas japonesas de llegar a un rápido y victorioso final en la guerra con los Estados Unidos. Que aún subsistía una efectiva fuerza americana en portaaviones, se vió claramente durante la batalla del Mar del Coral, en mayo de 1942, cuando los aviones procedentes del «Lexington» y del «Yorktown», que patrullaban en el área donde pensaban que se localizaba una flota japonesa de invasión, enfilando hacia las islas Papúes y Nueva Guinea, atacaron y alcanzaron al portaaviones japonés «Shoho». Destruyeron tantos aviones, que el vice-almirante japonés Inouye, comprendiendo que le quedaban insuficientes cazas, dio contraorden a la invasión. La del Mar del Coral fue la primera batalla naval que se librara jamás en la que no se disparó de un barco a otro.

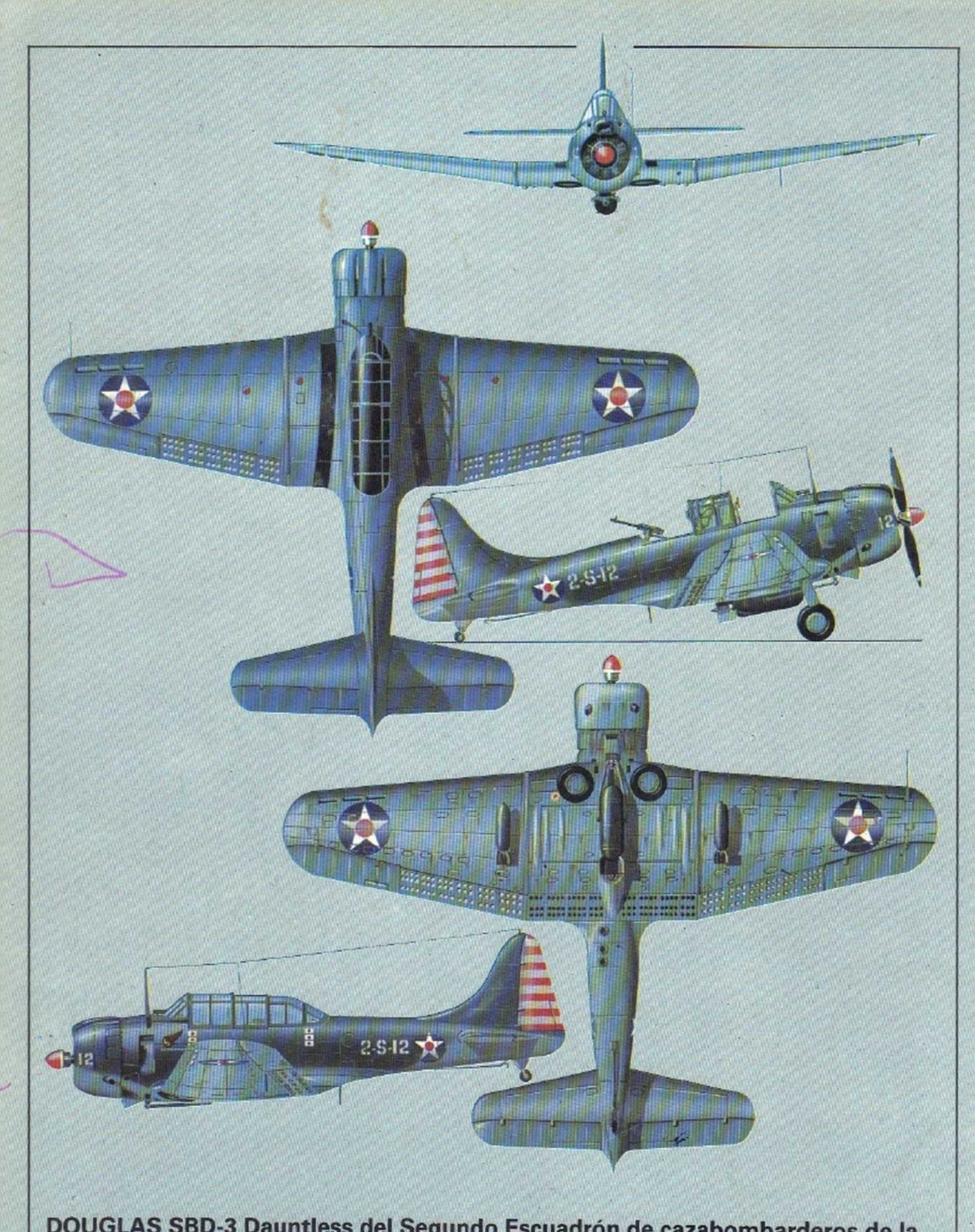
Los escuadrones VB-2 y VS-2 de la U.S.Navy fueron embarcados en el «Lexington», mientras que el portaaviones «Yorktown» cargaba con los VB-5 y VS-5. Todos ellos eran bombarderos Douglas Dauntless, setenta y cuatro de los cuales estaban dispuestos a entrar inmediatamente en combate. El 7 de mayo por la mañana, algunos de aquellos aparatos atacaron al portaaviones «Shoho» con su escolta, en la misma línea de fuego de los cazas del enemigo. Entre los Dauntless, iba uno pilotado por J.A.Leppla, del segundo escuadrón de cazabombarderos. Durante la primera pasada Leppla fue atacado por dos cazas japoneses, uno de los cuales fue derribado por el artillero del Dauntless, John Liska. Entonces Leppla alcanzó a ver otro caza Zero que atacaba un Dauntless. Sin abandonar la línea de descenso en picado, colocó al aparato de forma que pudiera disparar; así pudo atacar al caza japonés y derribarlo antes de lanzar sus bombas. Al retornar del picado, se encontró con un Zero volando en su misma línea de tiro y también lo destruyó.

De vuelta al «Lexington», Leppla encontró un aparato japonés de reconocimiento a la deriva y dió buena cuenta de él. Al día siguiente, el USS «Lexington» sacó sus bombarderos Dauntless y sus cazas Wildcat en un esfuerzo para protegerse de los torpederos japoneses; los VB-2 y VS-2 derribaron once, tres de ellos correspondiendo a Leppla y Liska. El «Lexington» fue, de todas formas, gravemente dañado y tuvo que abandonar la lucha, siendo hundido por los mismos americanos. Su tripulación aérea y sus aparatos se acomodaron en el «Yorktown».

Excelente bombardero, el Douglas SBD-3 Dauntless, también fue utilizado con gran éxito en la batalla de Midway y llegó a ser sinónimo de los nombres de Leppla y Liska, cuyo récord de siete victorias en dos días seguidos se destacaba brillantemente incluso en medio del amargo ambiente de guerra que se desencadenó sobre el Pacífico en la Segunda Guerra Mundial.

Arriba:
En la batalla del mar del Coral, el bombardero Douglas SBD Dauntless demostró su gran efectividad contra los buques japoneses.

Sobre estas líneas: Insignia de la unidad VS-2 de Leppla, (escuadrón num 2 de cazabombarderos). La unidad iba embarcada en el U.S.S. «Lexington», que se perdió en la batalla del Mar del Coral.



DOUGLAS SBD-3 Dauntless del Segundo Escuadrón de cazabombarderos de la U.S.Navy, pilotado por J.A.Leppla, en mayo de 1942.

Dimensiones
Envergadura: 9,9 m.
Longitud: 8,85 m.
Altura: 2,59 m.

Motor
Daimler-Benz DB 601 E
de 1.350 caballos.

Presentaciones
Velocidad máxima: 571 km/h.
Techo operativo: 12.000 m.
Alcance a depósito vacío: 850 km.

Armamento
Una cañon MG 151 de 20 mm.
Dos ametralladoras MG 17 de 7,9 mm.

LOS ASES
Y SUS AVIONES (37)

El Messerschmitt Bf 109 de Hans-Joachim Marseille.

Se dice que Marseille hizo más por imbuir de autoconfianza a la Luftwaffe en el norte de Africa, que ningún otro piloto por sí solo en ningún otro frente durante la Segunda Guerra Mundial. Quizá impetuoso, pero nunca arrogante, él y sus hazañas proporcionaron la inspiración necesaria a los suyos en un momento de la guerra en el que la RAF empezaba a adquirir cierta ventaja aérea en el desierto del Oeste.

Nacido en Berlín, el 13 de diciembre de 1919, «Jochen» Marseille entró en la Luftwaffe en 1938 y completó su entrenamiento como piloto en 1940, siendo destinado al frente del Canal, con el grado de Oberfähnrich. Dando muestras de gran seguridad en sí mismo ya desde el principio, sirvió primero en la 4/JG 52 bajo las órdenes de Haupmann von Kornatzki, pero se trasladó a la I/LG 2 cuando la II/JG 52 fue desplazada a Jever en agosto de 1940. Al igual que tantos otros pilotos de caza, las siete victorias confirmadas de Marseille durante la batalla de Inglaterra, se dijo que lo fueron contra Supermarine Spitfire, pero al final quedó claro que por lo menos cinco de ellos eran Hawker Hurricanes.

Marseille adquirió gran experiencia y madurez durante su permanencia en la costa del Canal, de forma que, la llegar a Africa, con la I/JG 27 en abril de 1941, en seguida adquirió fama de valentía y habilidad a pesar de no tener todavía su grado de oficial. Su primera victoria en el nuevo campo de operaciones fue sobre un Hurricane, derribado cerca de Tobruk el 23 de abril; más tarde y en el mismo día, Marseille fue derribado a su vez, pero el accidente tuvo lugar en la retaguardia de las filas propias.

Durante el verano y la primera parte del otoño de 1941, los puntos de su marca fueron sucediéndose con regularidad, aunque el viejo Messerschmitt Bf 109 E 4/Trop, con el que la JG 27 estaba todavía equipada, iba perdiendo efectividad con toda claridad sobre los cazas de la RAF, según iba aumentando el número de Hurricanes II y Curtiss P-40 Tomahawks sobre el desierto. La I/JG/27 fue entonces equipada con el Bf 109F y con esta nueva versión el joven piloto se elevó al estrellato.

Era ya por entonces teniente y su marca estaba en los 50 aparatos destruidos cuando fue galardonado con la Cruz de Caballero el 22 de febrero de 1942. En ese momento ya se le tenía como piloto brillante, capaz de sacar el máximo de su avión y con una agudísima vista y un excelente juicio sobre el margen de error. Así continuó diezmando las unidades de caza de la RAF. Ascendido a teniente primero, destruyó una vez seis cazas en once minutos, el día 3 de junio, concediéndole las hojas de roble tres días más tarde. El 17 de aquel mismo mes derribó seis Hurricanes y Tomahawks en siete minutos a la vista de su propia aviación. Al día siguiente se encontraba de vuelta a Alemania para recibir las espadas de su Cruz de Caballero de manos del mismo Hitler. En aquel momento, su marca estaba en las 101 victorias y se le nombró Capitán de la Staffel 3.

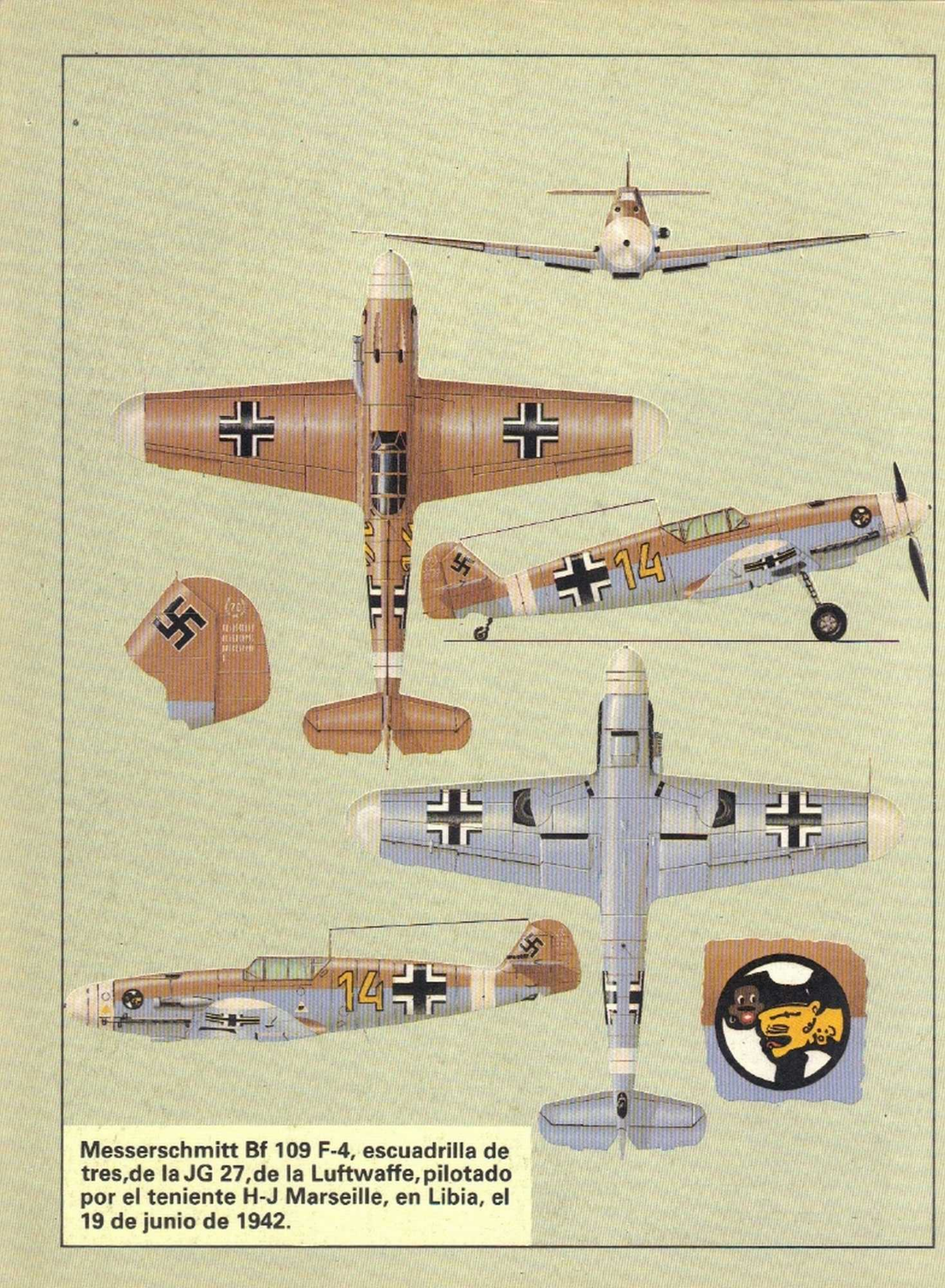
El primero de septiembre, en el curso de tres salidas, destruyó 17 cazas ingleses, todos registrados en los archivos de la RAF, asombrosa proeza que le proporcionó la categoría de diamantes al día siguiente. El 15 de septiembre alcanzó las 150 victorias, siendo el tercero en tener semejante marca, tras Gordon Gollob y Hermann Graf.

Ese extraordinario joven encontró la muerte no en combate, sino como consecuencia de un desgraciado accidente el 30 de septiembre. A las 11,26 horas volvía de patrullar el frente cuando se rompió una conducción de aceite del motor de su Bf 109 G-2; éste se bloqueó y Marseille tuvo que lanzarse en paracaídas, muriendo al estrellarse contra la cola del aparato de Gustav.

Marseille había destruido 158 aviones ingleses en tan sólo 382 salidas.

Arriba: Marseille fue el cuarto piloto de la Luftwaffe condecorado con la Cruz de Caballero con Diamantes, la más alta condecoración alemana, el 1 de septiembre de 1942.

A la izquierda, arriba: Marseille, con su Bf 109 F-4/Trop, modelo con el que logró la mayoría de sus 158 victorias. Tan sólo han quedado sin confirmar, tras la consulta a los archivos ingleses, menos de una docena de ellas.



Messerschmitt Bf 109 F-4, escuadrilla de tres, de la JG 27, de la Luftwaffe, pilotado por el teniente H-J Marseille, en Libia, el 19 de junio de 1942.

Dimensiones
Envergadura: 12 m.
Longitud: 9,06 m.
Altura: 3,05.

Motor
Nakahima-Sakae 12, de 940 caballos.

Prestaciones
Velocidad máxima: 535 km/h.
Techo operativo: 10.000 m.
Alcance: 1.670 km.

Armamento
2 ametralladoras 97 de 7,7 mm.
2 cañones 99 de 20 mm.
2 bombas de 60 kg.

LOS ASES
Y SUS AVIONES (38)

El Mitsubishi Zero de Saburo Sakai

Superados tan sólo por las marcas de sus homólogos alemanes y finlandeses, las de los cuatro principales pilotos de caza de la Fuerza Aeronaval Imperial japonesa, fueron el resultado de la superioridad de los cazas pilotados por los japoneses en el Pacífico durante la primera parte de la II Guerra Mundial.

En la punta de lanza de dicha excelente clase se encontraba el espléndido Mitsubishi A6M2 Zero-Sen que fue el avión que pilotaron principalmente Hiroyoshi Mishizawa, Tetsuzo Iwamoto, Shoichi Sugita y Saburo Saki durante sus combates. «El Zero me excitaba —escribió Sakai— como ninguna otra cosa lo hiciera antes. Era el avión más sensible que nunca pilotara; la más ligera presión de los dedos provocaba una respuesta instantánea.»

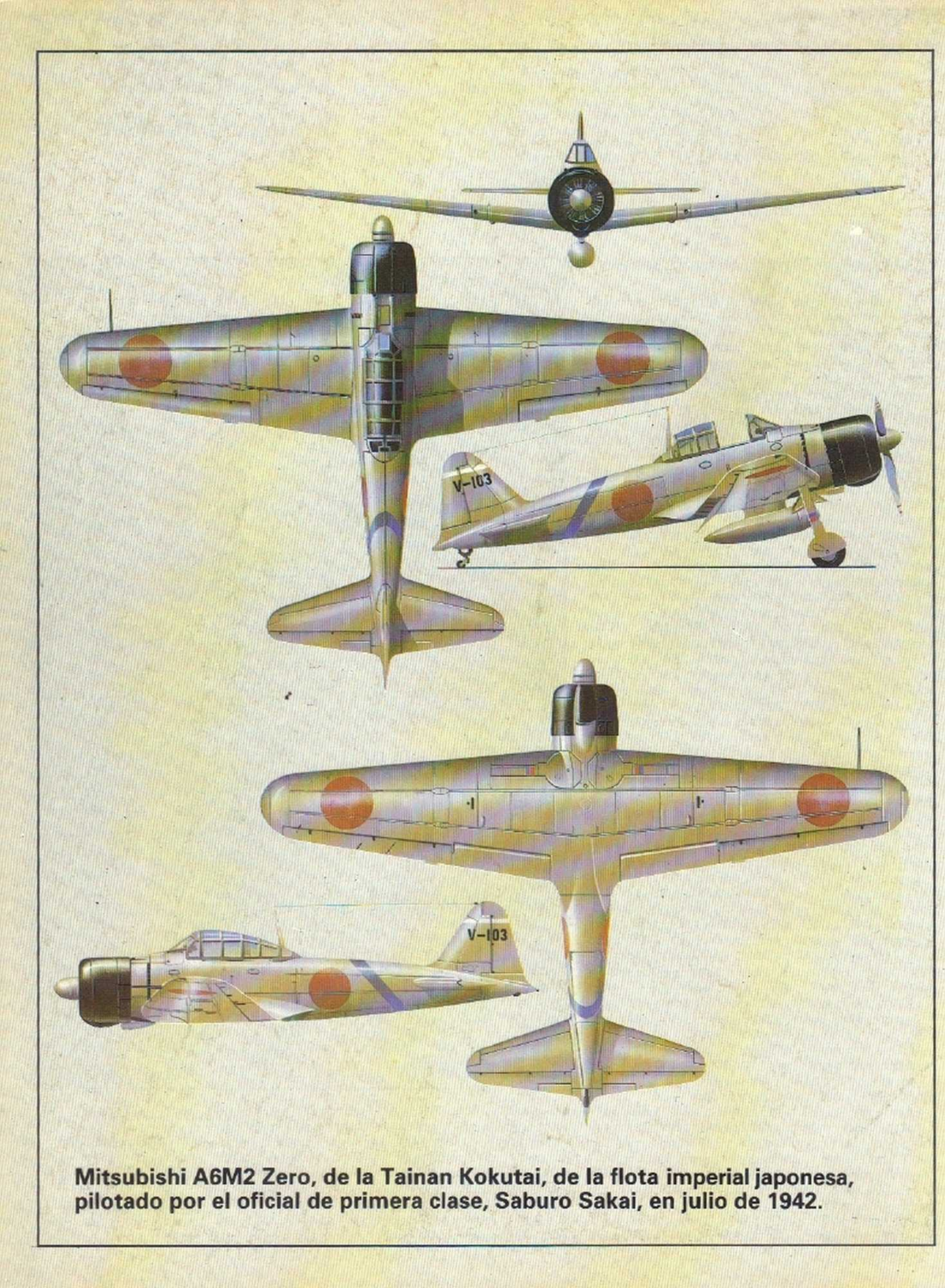
Nacido el 26 de agosto de 1916 de familia humilde, Sakai se alistó en la Armada japonesa a los 16 años como simple marinero, pero se presentó para tareas relacionadas con la aviación en 1937, cuando alcanzó el grado de oficial de tercera clase. Entró en combate por primera vez durante la campaña de China, entre 1938 y 1939, cuando destruyó un Polikarpov I-16 sobre Hankow. Su siguiente victoria, también sobre China, no tuvo lugar hasta agosto de 1941. Pilotando un Zero a comienzos de la guerra en el Pacífico, Sakai derribó el primer avión americano que cayó en la campaña de las Filipinas, cuando consiguió destruir el Boeing B-17 D Fortress, pilotado por el capitán Collin Kelly, del Escuadrón de bombarderos n.º 14, del grupo de bombardero número 19, sobre Clark Field, el 8 de diciembre de 1941.

Sakai fue enviado a combatir en la campaña aérea desatada sobre Java a comienzos de 1942 y, antes de caer enfermo en marzo, había alcanzado una marca de 13 victorias, con dos Hurricanes y cuatro Buffalos. Volvió al teatro de operaciones tres meses después, integrándose en la Tainan Kokutai en Lae, Nueva Guinea. Fue asignado a la escuadrilla del teniente Junishi Sasai, un pequeño grupo de pilotos que llegaría a convertirse en la unidad con el récord absoluto de victorias en todo el frente del Pacífico; aparte del propio Sasai (27 victorias), el grupo incluía a Nishizawa (87 victorias), Toshio Ota (34) y Toraichi Takatsuka (con 16). Sus oponentes eran casi todos modelos anticuados de aviones Grumman F4F Wildcats, Bell P-39 y Curtiss P-40 americanos, pilotados por jóvenes aviadores inexpertos y los japoneses simplemente los barrieron del espacio aéreo sobre Nueva Guinea.

La marca personal de Sakai progresó velozmente, y para primeros de agosto ya había alcanzado las 57 victorias, el récord más alto, por el momento, que lograra ningún piloto en la guerra del Pacífico.

El 8 de agosto, los pilotos de la escuadrilla de Sakai salieron en una larga misión, con sus depósitos llenos de carburante, para tomar parte en la lucha como soporte a las fuerzas japonesas que se enfrentaban a los marines americanos en los desembarcos de Guadalcanal, en las islas Salomon. Uniéndose al combate contra bombarderos y cazas USA, Sakai puso fuera de combate dos Wildcats y un Douglas Dauntless antes de atacar una escuadrilla de Avengers TBF. Derribó dos de ellos, pero el fuego de respuesta (cruzado) de los bombarderos americanos alcanzó al Zero e hirió gravemente a Sakai en cabeza y cara. A pesar del terrible dolor y de la pérdida de visión en un ojo, el heroico piloto consiguió conducir su averiado aparato de vuelta a Lae. Inmediatamente se le envió, dado de baja, a Japón, donde permaneció alejado del frente hasta 1944. A partir de ese momento participó tan sólo en algunas operaciones debido a la pérdida de un ojo.

Sakai, fotografiado durante los entrenamientos de piloto en 1937, sirviendo en la unidad de élite de Tainan Kokutai. Consiguió la mayor parte de sus victorias entre diciembre de 1941 y agosto de 1942.



Mitsubishi A6M2 Zero, de la Tainan Kokutai, de la flota imperial japonesa, pilotado por el oficial de primera clase, Saburo Sakai, en julio de 1942.

Dimensiones
Envergadura: 12,67 m.
Longitud: 9,72 m.
Altura:4,52 m.

Motor
Napier Sabre IIB de 2.200 caballos.

Prestaciones
Velocidad máxima: 658 km/h.
Techo operativo: 10.360 m.
Alcance a tanque vacío: 1.450 km.

Armamento
4 cañones Hispano de 20 mm.
2 bombas de 454 kg., o bien
8 cohetes de 27 kg.

LOS ASES
Y SUS AVIONES (39)

El Hawker Typhoon de Roland Beamont.

El Hawker Typhoon sobrevivió a una desastrosa cadena de infortunios durante el primer período de su carrera, debido principalmente al acelerado desarrollo de motores y estructuras de fuselaje. Que llegara a ser uno de los cazas más efectivos de ataque al suelo de la segunda mitad de la II Guerra Mundial, se debió, con mucho, al trabajo y a los logros de Roland Prosper Beamont.

Nacido el 10 de agosto de 1920, «Roly» Beamont había puesto sus esperanzas en entrar en el Royal Air Force College de Cranwell, pero se tuvo que contentar con una corta misión de servicios, que le fue adjudicada en abril de 1939. Poco después de declararse la II Guerra Mundial fue enviado al Escuadrón 87, en Francia, consiguiendo su primera victoria sobre un Dornier Do.17, el 13 de mayo de 1940. Durante la Batalla de Inglaterra destruyó un Messerschmitt Bf 110 al 15 de agosto y un Bf 109 diez días más tarde. Fue galardonado entonces con la Cruz de Vuelos Distinguidos y más tarde enviado al Escuadrón 79, pilotando aún el Hawker Hurricane.

A finales de 1941, fue agregado a la Hawker Aircraft Ltd., en Langley, Buckinghamshire, donde tomó parte en las pruebas de producción de los Hurricanes. Tuvo también la oportunidad de volar en alguno de los primeros Typhoons, justo cuando salían de la cadena de producción. Optando por volar el Typhoon en la R.A.F., fue adscrito al Escuadrón 56, recibiendo el primero de tales aparatos en North Weald, Essex. Entonces fue trasladado al Escuadrón 609 en Duxford, Cambridgeshire, como jefe de escuadrilla, y ascendió al mando del Escuadrón, sucediendo a Paul Richey.

Durante 1942, los Typhoon habían sufrido repetidos accidentes y empezaban a tener una mortal reputación. Se le diagnosticaron dos causas principales: fallos de motor debido a la rotura del circuito de lubricación, mientras el fuselaje fallaba en la junta trasera de transporte, a causa de lo cual la cola se rompía en pleno vuelo. Ninguno se encontraba en mejor posición para atestiguar estos fallos que «Roly» Beamont, que, trasladando su escuadrón a Manston, en Kent, realizó numerosas salidas sobre la costa francesa, incluyendo unas cuantas nocturnas, en la búsqueda de trenes enemigos. El aparato que pilotaba por entonces, serializado con el n.° R-7752, aparece en el dibujo de la siguiente página. Fue la idoneidad del Typhoon para esta tarea de ataque aire-tierra lo que convenció a Beamont que el avión tenía que evolucionar hacia este cometido, a despecho de que prácticamente la mayoría de los otros Typhoons de la R.A.F. estaban siendo usados todavía en el papel de interceptores.

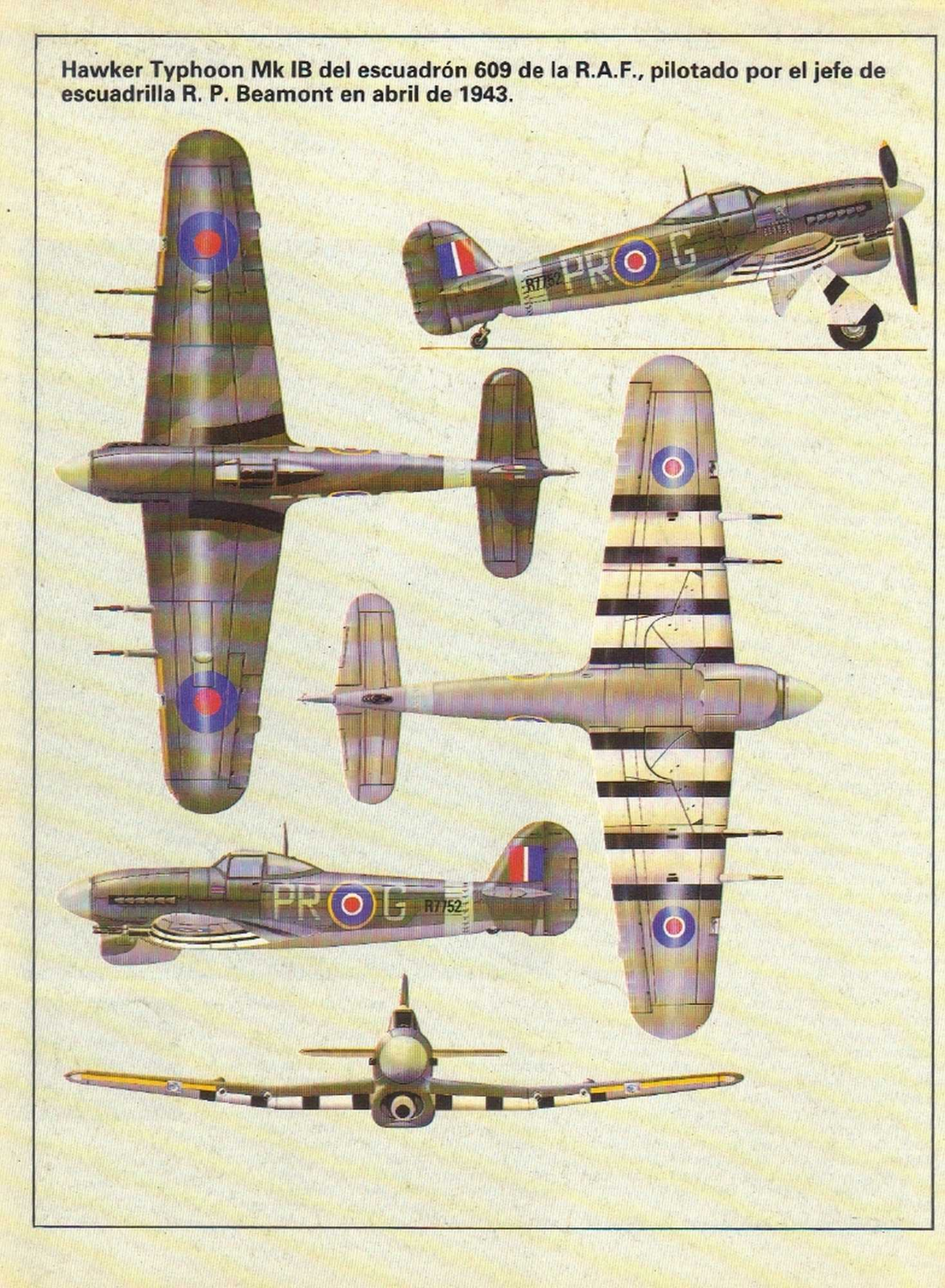
Por consiguiente, Beamont volvió a los Hawkers cuando expiró su período de servicio, en mayo de 1943, para participar en los vuelos experimentales del Typhoon. Una vez que las pruebas del aparato con carga de proyectiles-cohetes y bombas de 227 kilos de peso hubieron finalizado, Beamont siguió con el Tempest.

Elevado al rango de comandante de Ala volvió a los vuelos de servicio activo como jefe de la primera Ala de Tempest, que comprendía los Escuadrones números 56 y 486. En tal cometido, se convirtió en el tercero del ranking de pilotos récord en la defensa que realizaron los Tempest contra las bombas-volantes V-1, cuyos ataques comenzaron en junio de 1944. Beamont declaró 32 victorias sobre este tipo de aparatos, aparte de otras diez sobre aviones convencionales.

Poco después fue derribado y hecho prisionero y no volvió a Inglaterra hasta 1945. Abandonó la R.A.F. para unirse a la Gloster Aircraft Company, llegando a ser piloto de pruebas jefe de la English Electric. En este puesto, fue el primero enpilotar el bombardero Canberra y el caza Lightning, y consiguió varios récords mundiales de altitud y distancia.

El éxito de Roland P. Beamont pilotando el Typhoon se reflejó en la concentración de muescas victoriosas bajo el emblema de su avión (arriba).

Hawker Typhoon Mk IB del escuadrón 609 de la R.A.F., pilotado por el jefe de escuadrilla R. P. Beamont en abril de 1943.



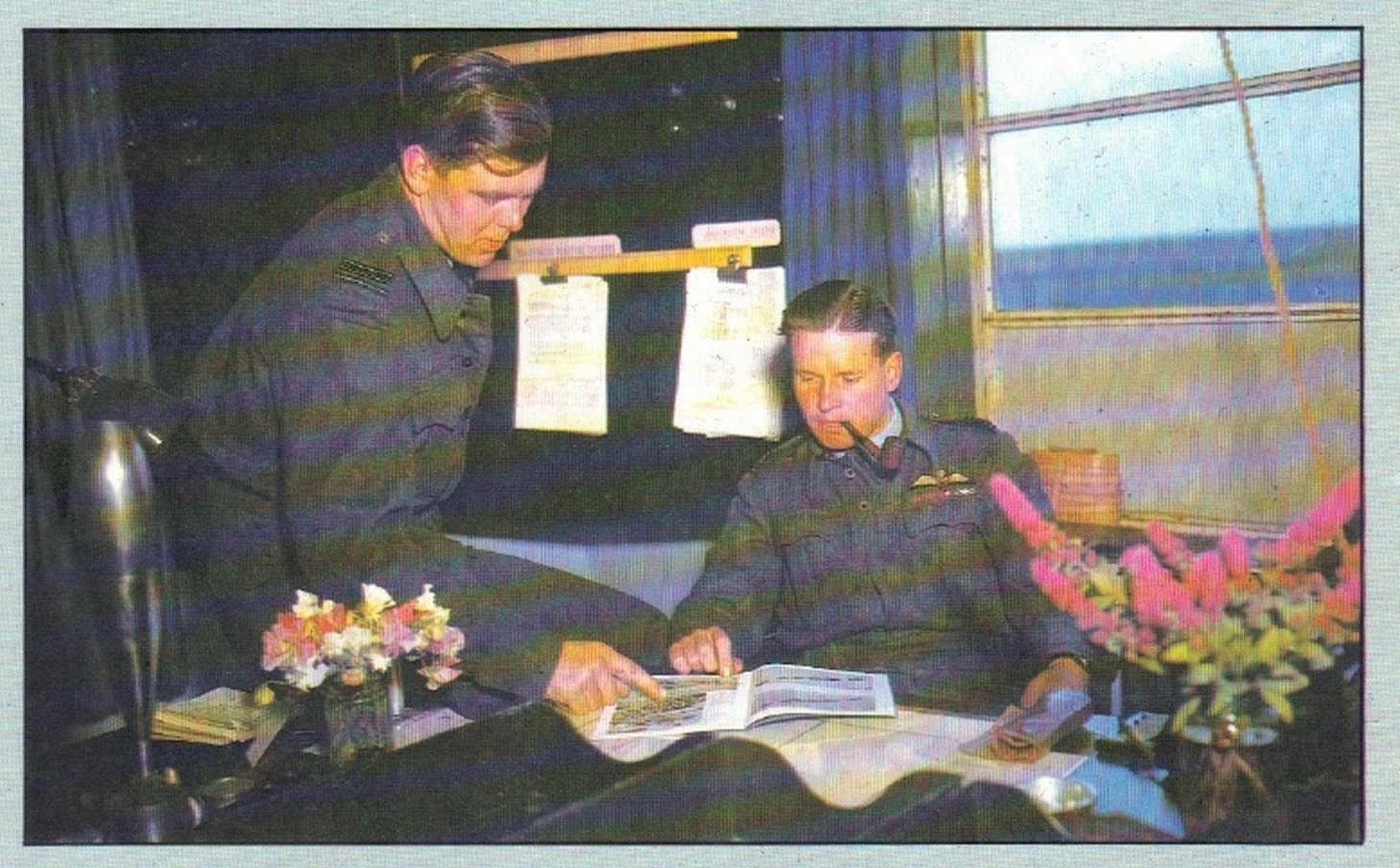
LOS ASES
Y SUS AVIONES (40)

Dimensiones
Envergadura: 31,09 m.
Longitud: 21,18 m
Altura: 6,1 m.

Motor
4 Packard Merlin de 1.460 caballos

Prestaciones
Veloc. máxima: 460 km/h.
Techo operativo: 6.705 m.
Alcance 4.070 km.

Armamento
8 ametralladoras Browning de 0,303 pulgadas
1 bomba Upkeep de 4.200 kilos



Aunque su nombre va unido indisolublemente al bombardeo de las presas alemanas la noche del 16 al 17 de mayo de 1943, Gibson ya tenía una buena reputación como uno de los más experimentados pilotos de bombarderos. En unos tres años y medio de casi ininterrumpido servicio, completó unas 71 salidas de bombardeo y 99 despegues en cazas, recibiendo cuatro condecoraciones al heroísmo.

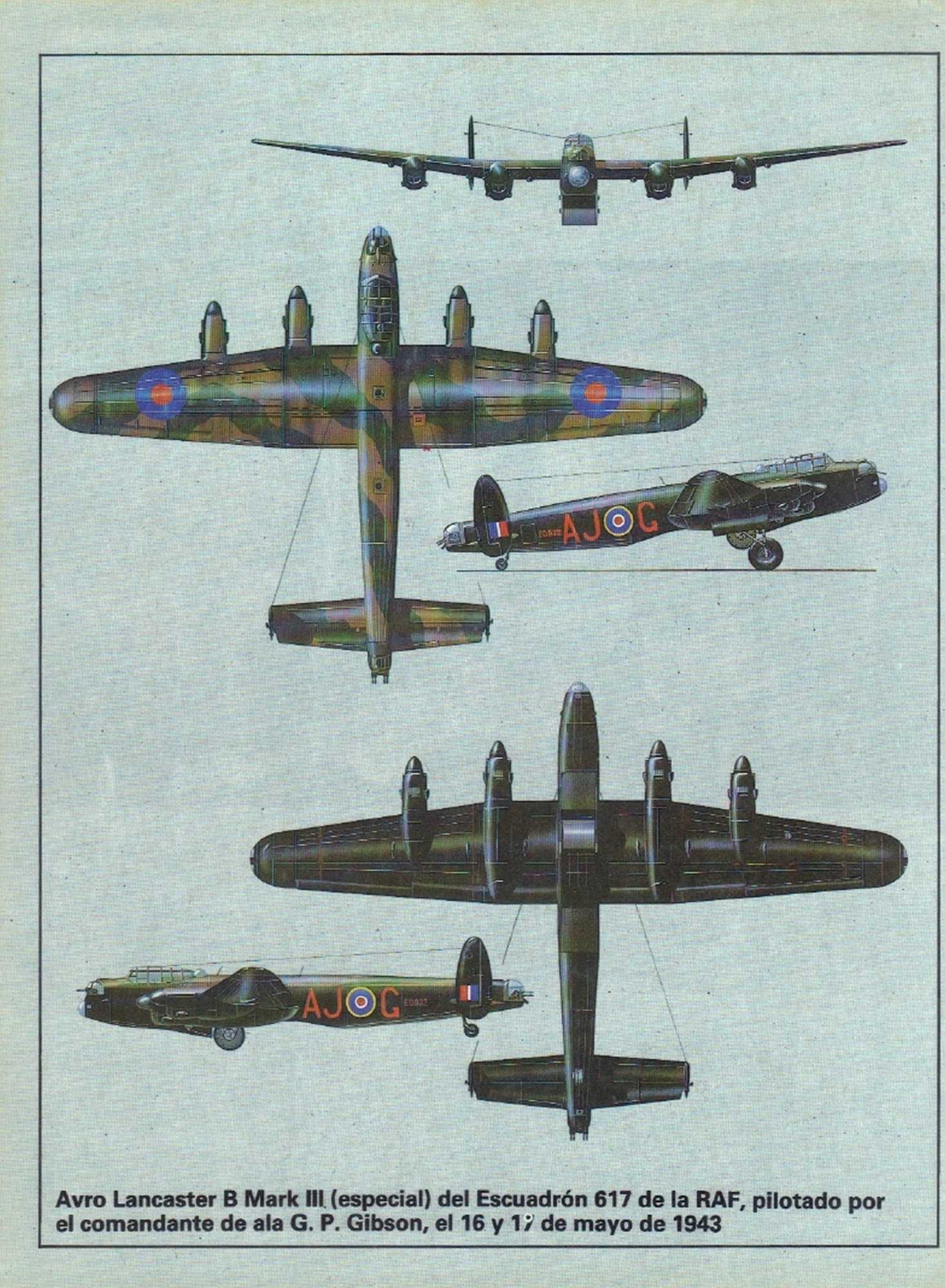
El Lancaster de Guy Gibson

Probablemente el más famoso de todos los jefes de bombarderos de la R.A.,F. durante la Segunda Guerra Mundial, Guy Gibson fue recompensado con la Cruz de la Victoria por el papel que desempeñó llevando el mando del Escuadrón 617 de bombarderos Lancaster contra las presas de Möhne y Eder, durante la noche del 16 al 17 de mayo de 1943. Nacido en Simla, India, en 1918, Guy Gibson fue reclutado para la Royal Air Force a finales de 1937 y destinado al Escuadrón n.° 83. El comienzo de la Segunda Guerra Mundial le encontró pilotando el bombardero Handley Page Hampden; fue entonces trasladado a los cazas nocturnos en noviembre de 1940, sirviendo en un Escuadrón de Bristol Beaufighter durante dos meses. Después de un breve intervalo fuera del servicio activo se le dió el mando del Escuadrón n.° 106 de bombarderos pesados Avro Lancaster. Para finales de 1942, se había ganado la Orden de Servicios Distinguidos, y una barra a la Cruz de Vuelos Distinguidos.

Fue a mediados del mes de marzo del año siguiente cuando se decidió la creación de una unidad especial entrenada, el Escuadrón 617, para atacar las grandes presas del Oeste de Alemania, con armamento especial, las llamadas bombas pesadas. Se pensaba que la destrucción de las presas de Möhne, Snipe, Eder y Schwelme no solamente provocarían una vasta inundación por toda la cuenca del Ruhr, sino que darían al traste con la industria de guerra alemana, al destruir unas centrales hidroeléctricas vitales. Se le dió a Gibson el mando del nuevo Escuadrón.

En aquel famoso bombardeo, la noche del 16/17 de mayo de 1943, diecinueve Lancasters, dirigidos por Gibson, que llevaban cada uno una bomba «Upkeep» de 4.200 kg., del doctor Barnes Wallis, suspendida bajo sus compartimentos de bombas, despegaron hacia objetivos bien determinados. Veintiocho minutos después de la media noche, Gibson dejaba caer la primera mina sobre la Möhne; tras el ataque del quinto Lancaster, la presa quedó rota. Gibson condujo entonces los aviones supervivientes hacia Eder, donde tres minas bastaron para destruir el dique. Otros aviones atacaron Sorpe y Schwelme, pero no lograron destruir los objetivos. Durante todo el ataque, Gibson estuvo volando a baja altura sobre las defensas antiaéreas enemigas para desviar su fuego de los otros Lancaster, mientras éstos llevaban a cabo el bombardeo. De los 19 aparatos que habían despegado, ocho no volvieron.

Finalmente, Gibson fue muerto el 19 de septiembre de 1944 al regresar de un bombardeo sobre Rheydt y Moenchen-Gladbach.



Avro Lancaster B Mark III (especial) del Escuadrón 617 de la RAF, pilotado por el comandante de ala G. P. Gibson, el 16 y 17 de mayo de 1943

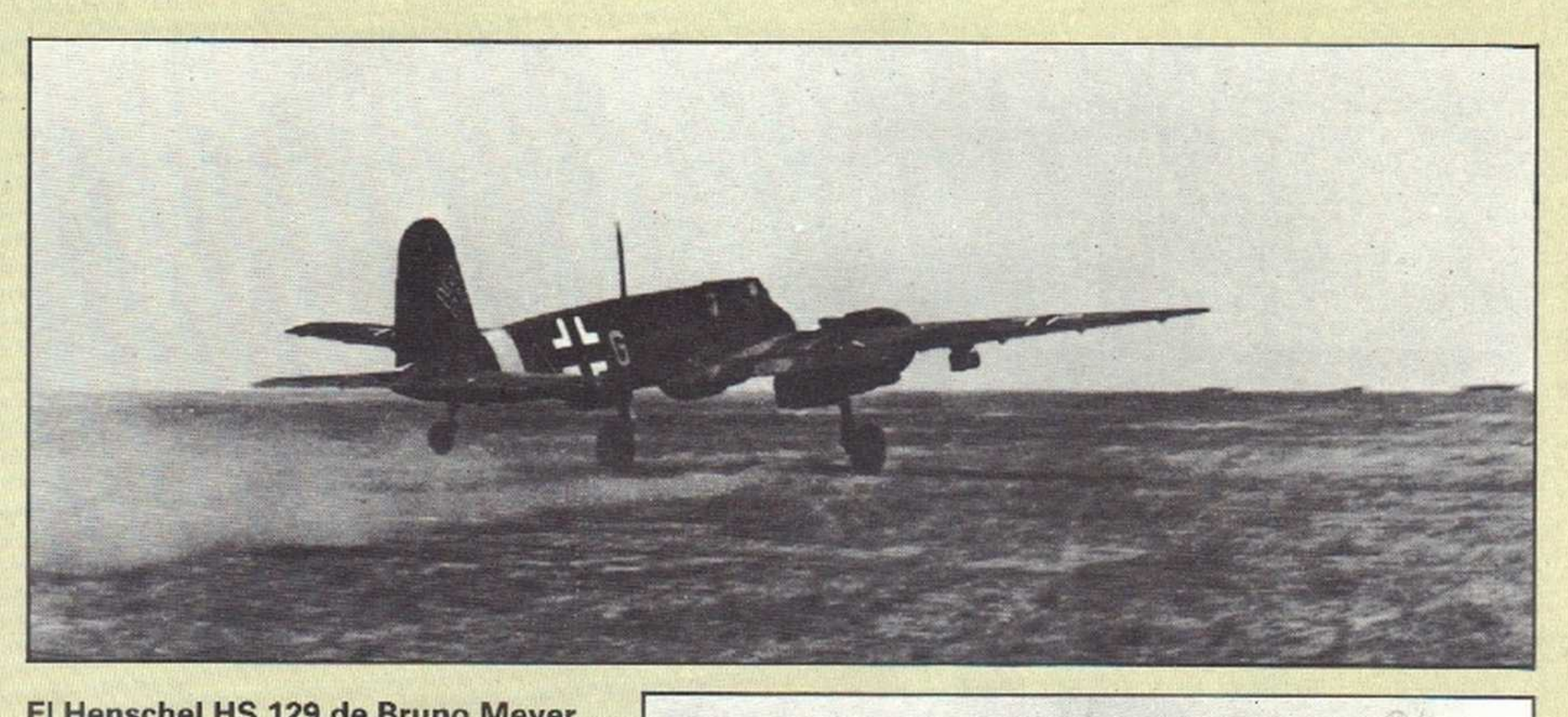
Dimensiones
Envergadura: 14,2 m.
Longitud: 9,75 m.
Altura: 3,25 m.

Motor
2 Gnome-Rhône 14 M 4/5 de 700 caballos.

Prestaciones
Velocidad máxima: 407 km/h.
Techo operativo: 9.000 m.
Alcance: 690 km.

Armamento
1 cañón MK 101 de 30 mm.
2 ametralladoras MG 17 de 7,9 mm.
2 cañones MG 151 de 20 mm.

LOS ASES
Y SUS AVIONES
(41)



El Henschel HS 129 de Bruno Meyer

Nacido en Jeremie, en la isla de Haití, en las Indias Occidentales, el 13 de noviembre de 1915, Bruno Meyer entró en el Ejército alemán el 4 de abril de 1934, pero más tarde se le trasladó a la Luftwaffe asistiendo a la escuela de aprendizaje de Hildesheim en 1937. Durante la campaña de Polonia, sirvió en el único grupo de asalto que tenía la Luftwaffe, el Lehrgeschwader 2, que utilizaba los biplanos Henchsel Hs 123, bajo el mando del mayor Werner Spielvogel, que atacó Radom, Varsovia y Modlin. Permaneció en esta unidad durante la Batalla de Francia y tomó parte en los ataques sobre Arrás, Cambrai y Soissons. También participó en combates aéreos durante la Batalla de Inglaterra.

En 1941 fue nombrado «staffelkapitän» de la 5 Staffel LG 2 durante el ataque a Grecia y Creta. La Lehrgeschwader 2 se mantuvo en activo durante las primeras etapas de la operación Barbarroja y Meyer intervino en la batalla de Wop, antes de ser trasladado al sector norte donde intervino en el combate de Vitebsk, entre tanques. El 21 de agosto de 1941 se le recompensó con la Cruz de Caballero después de completar las 200 misiones de vuelo.

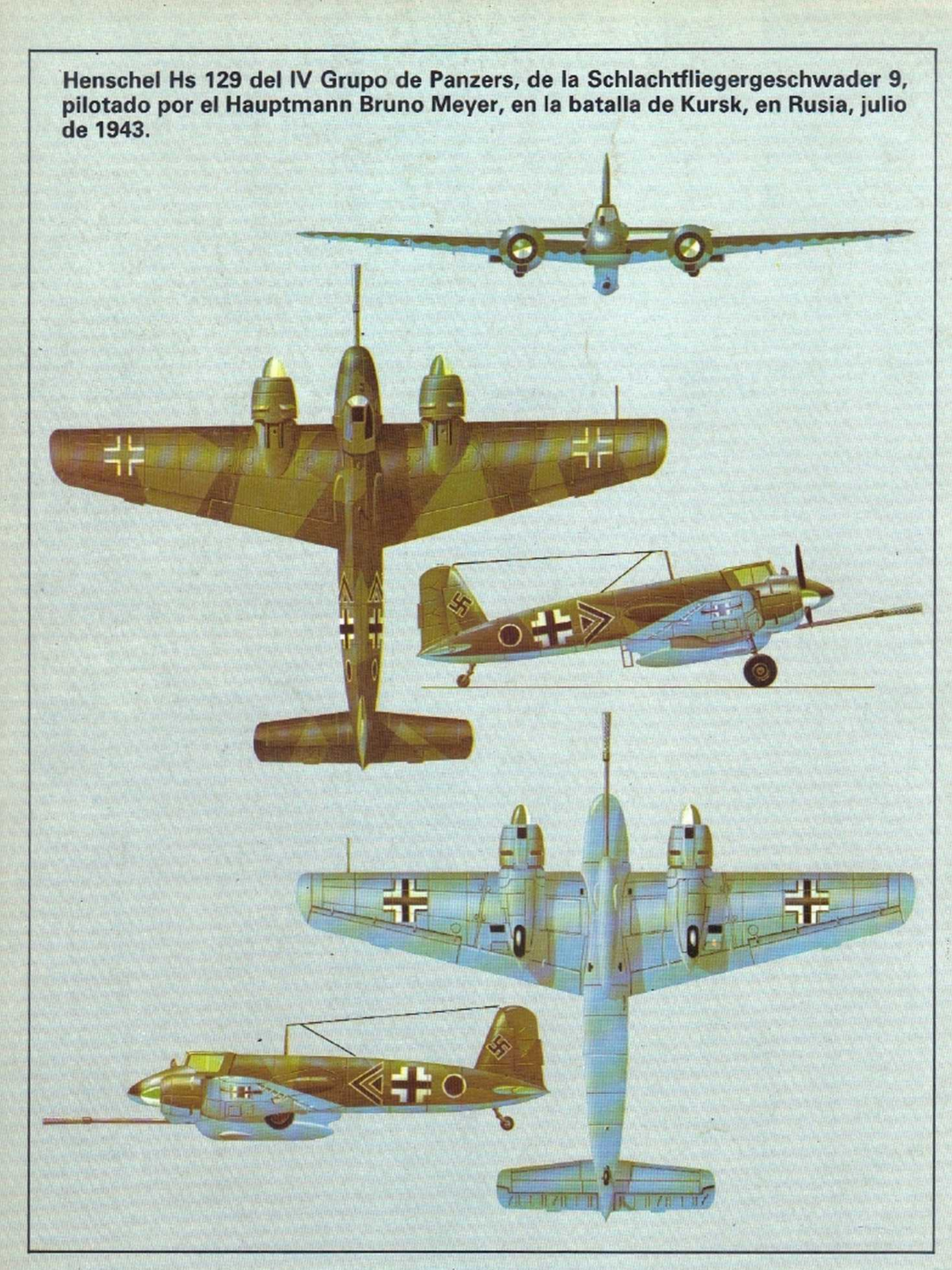
En octubre de 1942, fue trasladado al norte de Africa, donde se encuadró en la Schlaghtgeschwader 2. Al mes siguiente, como «oberleutnant» tomó el mando de la Staffel 4, que pilotaba los Henschel Hs 129, en misiones anti-tanques. Escapándose a Italia antes de la caída de Túnez, volvió a Alemania, para crear y dirigir el cuarto grupo de Panzers, la Schlachtfliegergeschwader 9, condujo a su unidad al frente ruso, con tiempo suficiente para tomar parte en la operación Znadelle, el masivo combate de tanques en Kursk, que empezó el 5 de julio de 1943.

Después de tres días de terribles combates entre ambas fuerzas blindadas, se confió al grupo de Meyer el apoyo al flanco sur alemán. Se esperaba que los refuerzos rusos se decidieran a atacar por ese lado. A primeras horas de la mañana del 8 de julio, los pilotos de una patrulla que conducía Meyer en persona, detectaron un cierto número de tanques rusos moviéndose por el área boscosa próxima a Bielgorod. Llamando a la base para pedir refuerzos, Meyer lanzó sus pilotos al ataque y poco después se le unieron las escuadrillas 4/SchG 2 bajo el mando del Hauptmann Matuschek, la 8/Schg 2, con el «oberleutnant» Franz Oswald, la 4/Schg 1 con el «oberleutnant» Dornemann y la 8/Schg 1, que conducía el «leutnant» Orth. Sin pérdidas propias, los sesenta Henschels de Meyer, destruyeron o inutilizaron más de ochenta tanques rusos y muchos otros vehículos blindados que habían estado a punto de atacar el, por otro lado, desguarnecido flanco de la II SS Panzer Korps.

Meyer continuó sus misiones de vuelo en el Este, alcanzando especial éxito en Kriwoy Rog. En julio de 1944 se le envió a los cuarteles del Alto Estado Mayor de la Luftwaffe y pasó casi todo el resto de la guerra en puestos burocráticos.

Arriba y sobre estas líneas: La mayor parte de los aviones Hs 129 de apoyo próximo fueron utilizados en el frente del Este. Entre las armas intercambiables que podían llevar estaba el cañón antitanque Bk 7-5 de 75 mm., que podría destruir incluso el tanque pesado Josef Stalin, con una sola granada. La unidad de Meyer usó este cañón en la batalla de Kursk.

Henschel Hs 129 del IV Grupo de Panzers, de la Schlachtfliegergeschwader 9, pilotado por el Hauptmann Bruno Meyer, en la batalla de Kursk, en Rusia, julio de 1943.



LOS ASES
Y SUS AVIONES
(42)

Dimensiones
Envergadura: 33,53 m.
Longitud: 20,22 m.
Altura: 4,46 m.

Motores
4 Pratt and Whitney R 1830 de 1.200 caballos.

Prestaciones
Velocidad máxima: 488 km/h.
Techo operativo: 9.750 m.
Alcance: 4.585 km.

Armamento
Diez ametralladoras Browning de 0,5 pulgadas.
Carga máxima de explosivos: 3.992 kg.

El Consolidated B-24 D de Leon Johnson

De todos los bombardeos americanos realizados a la luz del día sobre Europa durante la Segunda Guerra Mundial, ninguno fue más célebre que el realizado sobre el complejo pretrolífero de Ploesti el 1 de agosto de 1943, llevado a cabo por los 179 «B 24-D» de los Grupos de Bombarderos 44, 93, 98, 376 y 389 de la octava y novena U.S. Air Forces. El ataque fue recordado en particular por su duración, el bajo nivel de vuelo mantenido sobre territorio enemigo, las enormes bajas sufridas y por el hecho de que no menos de cinco pilotos de los que participaron en el ataque ganaron la Medalla del Congreso al Honor. Uno de los galardonados, Leon W. Johnson, entonces coronel, tuvo una señalada y distinguida carrera en las Fuerzas Aéreas americanas, al mismo tiempo que se convirtió en el más respetado de sus comandantes.

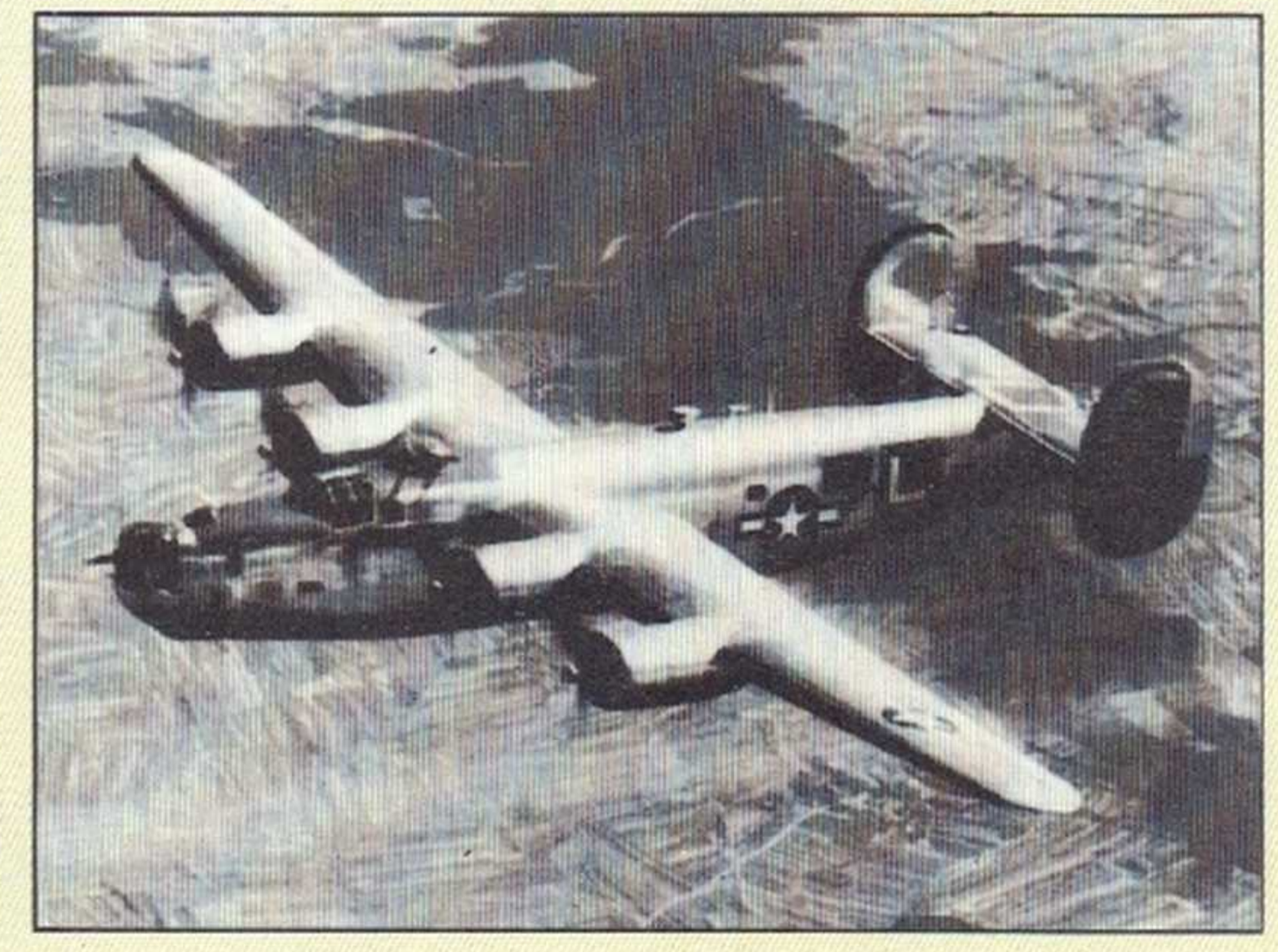
Nacido el 13 de septiembre de 1904 en Columbus, Missouri, Johnson era un graduado por West Point que recibió su despacho en Infantería, en junio de 1926. Tres años más tarde fue asignado al Cuerpo Aéreo del Ejército completando su entrenamiento como piloto en febrero de 1930. Durante los siguientes diez años sirvió en numerosas unidades de bombarderos en los Estados Unidos y el Pacífico, alcanzando el rango de mayor en 1941. Al establecerse la Octava Fuerza Aérea U.S.A., fue nombrado Jefe Auxiliar operativo en el Estado Mayor, por ser uno de los cuatro primeros oficiales de vuelo de la Octava Fuerza. En junio de 1942 llegó a Gran Bretaña.

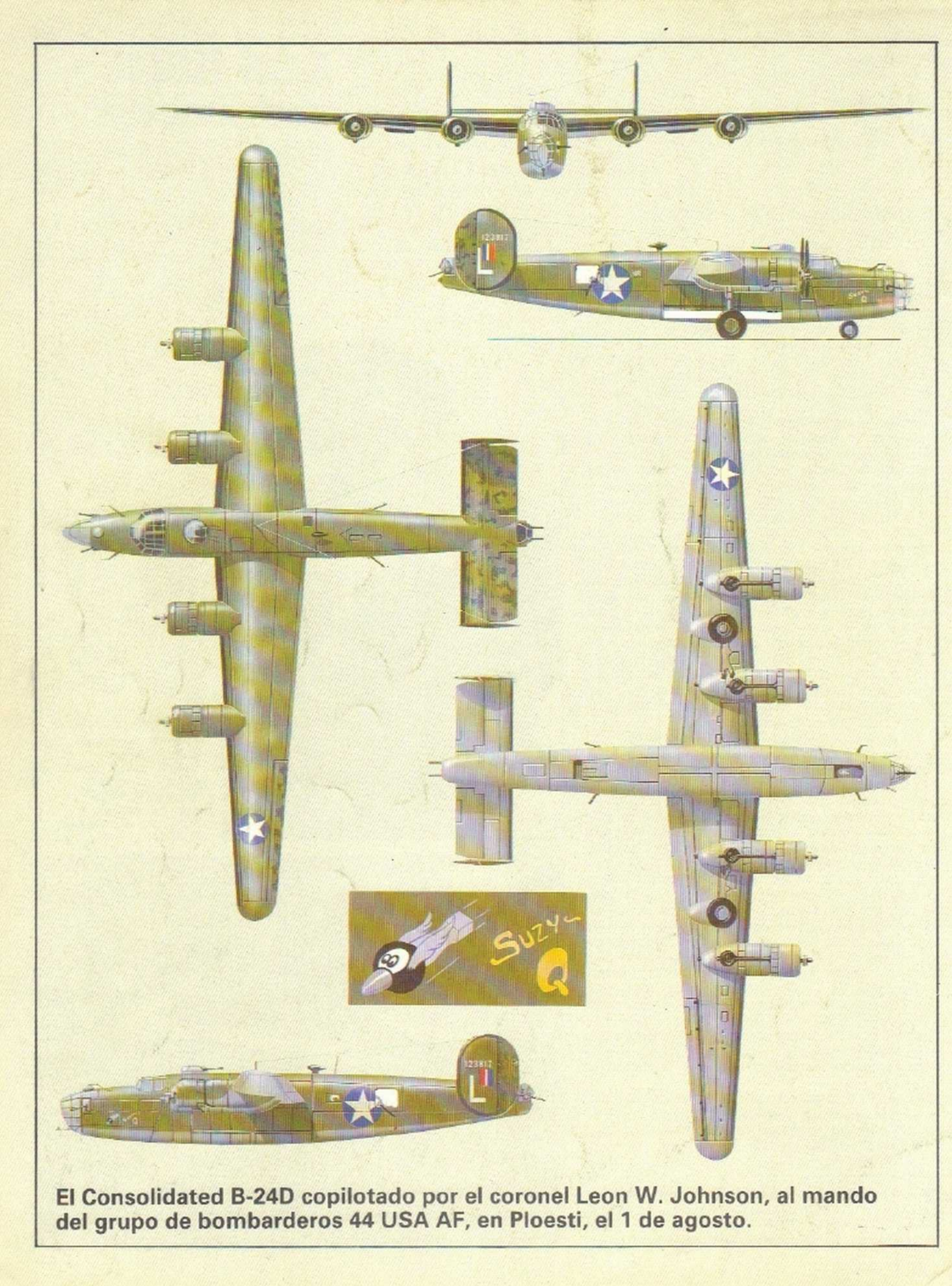
En el mes de enero siguiente fue promovido a comandante del grupo de bombarderos 44, pilotando entonces los B-24 D en Shipkham, Norkfolk, recibiendo el mando del coronel Frank Robinson. Johnson pronto se hizo popular como comandante de los «Flying Eihtballs» y en julio condujo al grupo camino del norte de Africa para preparar la operación «Statesman», ataque secreto a las instalaciones petrolíferas de Ploesti, en Rumania. Durante este bombardeo a baja altura, Johnson voló como comandante de la formación 44 en el puesto de copiloto del famoso veterano B-24 D, Suzy-Q. Su piloto era el mayor William Brandon. Al llegar al objetivo, Johnson se encontró con que éste ya había sido atacado por error, por otro grupo, y que las defensas del mismo se encontraban en plena alerta. A pesar del infierno de fuego y llamas, Johnson ordenó a Brandon dirigir a la 44 en ataque hacia cualquier sector de la planta petrolífera que todavía siguiera intacto. Solamente dos B-24 D de la formación de Johnson sobrevivieron al combate y pudieron volver a Benina después del bombardeo, por lo cual la 44 recibió la mención a la Unidad Distinguida, y su líder, la Medalla del Honor.

De vuelta a Shipdham, Leon Johnson fue ascendido a General de Brigada, y se le dio el mando de la 14 Escuadrilla de bombarderos en septiembre de 1943, puesto que ocupó hasta el final de la guerra. Su impresionante lista de condecoraciones al heroísmo incluía la Medalla del Honor, la Estrella de Plata, la Legión del Mérito, la Cruz de Vuelos Distinguidos americana, con hojas de roble, la Medalla del Aire con hojas de roble, la legión de Honor francesa, la Cruz de Vuelos Distinguidos inglesa y las Cruces de Guerra francesa y belga.

Izquierda: Leon Johnson fotografiado tras recibir la Medalla al Honor, la más alta condecoración de los Estados Unidos. Su carrera tras la guerra incluyó el mando de la Tercera División Aérea de la USAF, en Gran Bretaña, de 1948 a 1950.

Abajo: Un Liberator de la 15 Fuerza Aérea de los Estados Unidos. Saliendo de Italia unos cuantos meses más tarde, la 15, dirigida por Johnson, atacó la refinería de Ploesti, en 1944.





El Consolidated B-24D copilotado por el coronel Leon W. Johnson, al mando del grupo de bombarderos 44 USA AF, en Ploesti, el 1 de agosto.

Dimensiones
Envergadura: 30,2 m.
Longitud: 26,5 m.
Altura: 6,93 m.

Motores
Cuatro Bristol Hércules XVI de 1.650 caballos.

Prestaciones
Velocidad máxima: 434 km/h.
Techo práctico: 5.180 m.
Alcance con carga máxima: 950 km.

Armamento
Ocho ametralladoras de 0,303 pulgadas (7,69 mm)
Carga máxima: 6.350 kg de explosivos.

LOS ASES
Y SUS AVIONES (43)

Un Short Stirling «Gold Coast», del escuadrón n.º 218 de la R.A.F., que voló como bombardero pesado, de enero del 42 hasta agosto del 44, momento en que fue reemplazado por el Avro Lancaster. Arthur Aaron (en el recuadro) fotografiado cuando era cadete, iba pilotando el Stirling cuando ganó la Cruz Victoria al valor reconocido, la noche del 12 al 13 de agosto de 1943.

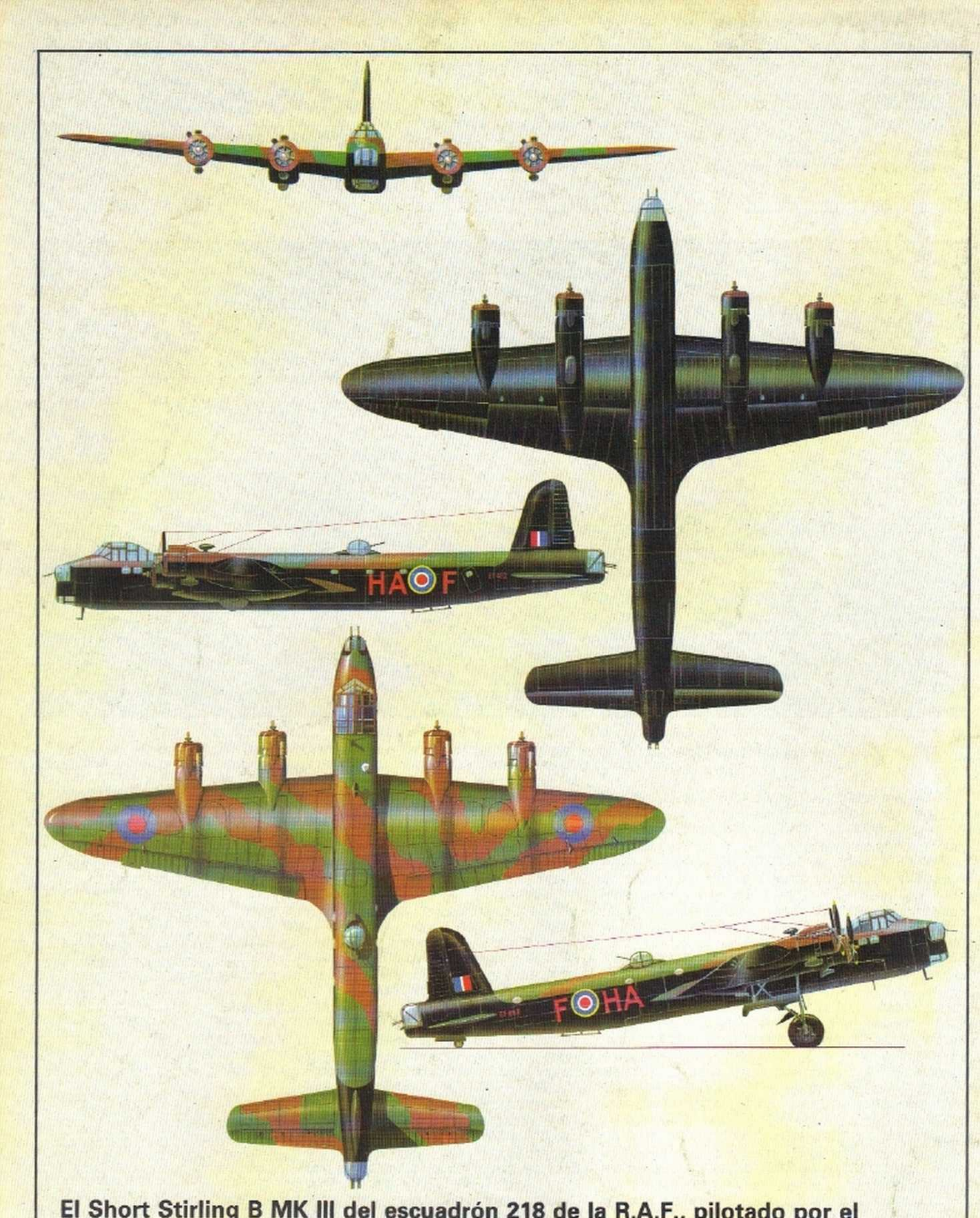
El Short Stirling de Arthur Aaron

El Sargento de Vuelo Arthur Aaron era capitán del 218 escuadrón de Short Stirling III (Gold Coast) que despegó de Downham Market en Nortfolk para participar en el bombardeo de Turín en el norte de Italia, la noche del 12 de agosto de 1943. Después de un largo vuelo sobre la Europa ocupada y sobre los Alpes, el Stirling se iba acercando a su objetivo cuando fue descubierto y atacado por un caza nocturno enemigo. El valor desplegado por Aaron durante este ataque y posteriormente a él, le valió la concesión de la Cruz Victoria. Tres de los motores del Stirling fueron alcanzados, el parabrisas destruido y las torretas delantera y posterior, puestas fuera de combate. El sistema de mando quedó dañado, produciendo la inestabilidad y la dificultad de control del gran bombardero. Los proyectiles atravesaron el fuselaje y mataron al navegante e hirieron a otros miembros de la tripulación. Una bala hirió a Aaron en el rostro, rompiéndole la mandíbula y destrozándole los tejidos. Una segunda bala le hirió en el pulmón. Con el brazo derecho inutilizado, Aaron cayó sobre la palanca de mando, produciendo en el avión un picado de varios miles de pies. El Ingeniero de vuelo consiguió recuperar el control a una altura de 900 metros del suelo (3.000 pies). Privado del habla, Aaron indicó al artillero que tomara el control del aparato. Se seleccionó un rumbo al sur, en un intento de conducir al Crippler bombardero, con un solo motor y una bomba a bordo de 4.000 libras (1.814 kg.) que no había podido ser lanzada, hacia Sicilia o el Norte de Africa.

El Sargento de vuelo Aaron fue trasladado a la parte posterior del avión, donde se le administró morfina. Después de descansar por un rato, Aaron insistió en volver al puesto de mando. Fue colocado en el asiento del piloto y le colocaron los pies sobre la barra del timón. Por dos veces intentó hacerse con el control del avión, pero sus fuerzas no estaban a la altura de su determinación y con bastante dificultad se le pudo convencer que dejara de intentarlo. Aunque exhausto y con grandes dolores, Aaron siguió prestando asistencia a la tripulación, dando instrucciones por escrito con la mano izquierda.

Cinco horas después de abandonar el objetivo, el Stirling empezó a quedarse sin carburante. Sin embargo, al poco, empezaron a distinguirse las luces de referencia del aeropuerto de Bône, en Algeria y el Sargento de Vuelo Aaron reunió sus escasas fuerzas para dirigir al artillero en la azarosa tarea de tomar tierra con el destrozado aparato. El aeropuerto estaba en tinieblas y el tren de aterrizaje del Stirling no se pudo hacer descender, sin embargo, intentaron aterrizar por cuatro veces bajo la dirección de Aaron. Al quinto intento, el resto de sus fuerzas lo abandonó y la maniobra fue terminada con éxito por el artillero.

Aaron no vivió para ver reconocido su valor. Si se hubiera contentado con permanecer en reposo, guardando sus fuerzas, quizá se hubiera podido recobrar. Pero, en lugar de eso, cumplió con su deber, asegurándose de que ni su avión ni su tripulación caían en manos enemigas y lo pagó con el último precio. En la citación que apareció tras su muerte en la «London Gazzette» se pagó tributo a su acción con estas palabras: «En situación desesperada dio muestras de las mejores cualidades de valor, determinación y mando y, aunque herido y moribundo, dio tan alto ejemplo del sentido del deber como raramente se ha visto.»



El Short Stirling B MK III del escuadrón 218 de la R.A.F., pilotado por el Sargento de Vuelo A. L. Aaron, durante el bombardeo de Turín, del 12 al 13 de agosto de 1943

Dimensiones
Envergadura: 12,48 m.
Longitud: 10,17 m.
Altura: 4,59 m.

Motor
Pratt & Whitney R-2.800 de 2.000 caballos.

Prestaciones
Veloc. máx.: 668 km/h.
Techo operativo: 11.280 m.
Alcance: 1.633 km.

Armamento
6 ametralladoras Browning 0,5 pulgadas.

LOS ASES
Y SUS AVIONES (44)

El Corsair F4U-1A de «Pappy» Boyington

Gregory «Pappy» Boyington, el piloto de caza de más alto récord de victorias de toda la élite del U.S. Marine Corps, nació en Idaho, en 1912, y le fue encomendado dicho servicio antes de los veinte años. Fue uno de los primeros «Flying Tigers» del Grupo Voluntario Americano de Chennault y en 1941 destruyó sus primeros seis cazas japoneses sobre Birmania y China, pero volvió al Marine Corps en noviembre de 1942.

Como había estado ausente del servicio regular, a Boyington no le fue asignado puesto de combate inmediatamente, pero fue embarcado rumbo a las Salomon como oficial de operaciones. Sin embargo, cuando se dotó el puesto de C.O. del escuadrón UMF 222 de Cazas de Marina Boyington lo tomó. A pesar de haber salido en numerosas misiones de escolta, el escuadrón apenas tuvo encuentros con la aviación enemiga, pero, después de sufrir la rotura de un tobillo en una reyerta en un bar, el exaltado piloto se encontró de nuevo fuera del servicio activo.

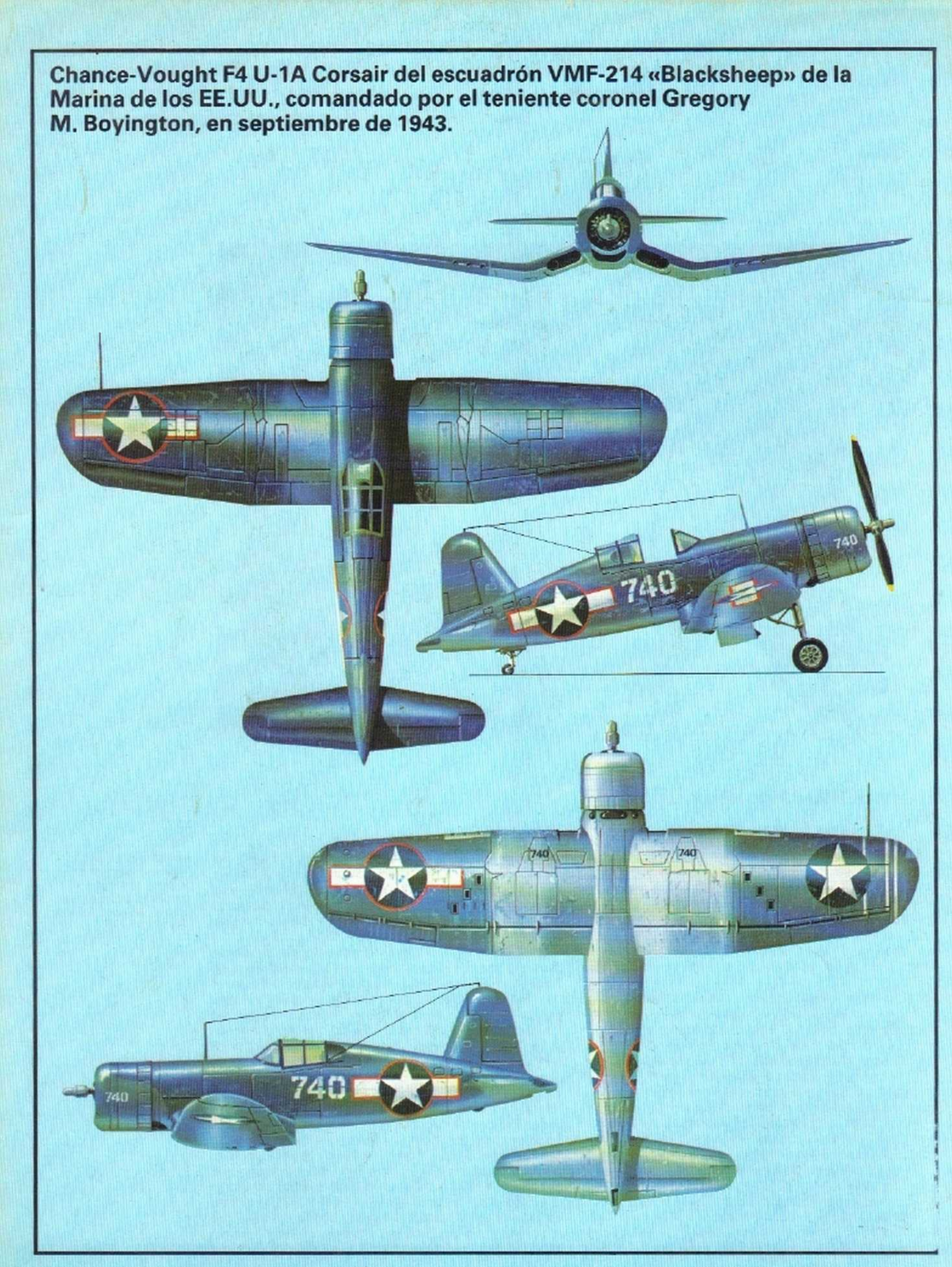
En 1943, después de recobrarse de su herida y tras repetidas peticiones de puesto en combate, Boyington consiguió permiso para formar una unidad provisional de VMF 214 el 7 de agosto. Pilotando los Vought F4U Corsairs, el nuevo escuadrón se trasladó a la isla Russell, en septiembre y desde el primer momento se encontró en lo más crudo de la batalla aérea. El día 16, durante una misión escolta a Ballale, Boyington destruyó él solo cinco cazas japoneses y en el curso de las siguientes seis semanas su marca llegó a los 20 aparatos enemigos destruidos (incluyendo sus victorias sobre los AVG).

Después de una breve temporada de descanso fuera del teatro de operaciones, el «Blackscheep» de Boyington volvió al frente en diciembre. El 3 de enero de 1944, sin embargo, tanto Boyington como su compañero de ala, fueron dados por desaparecidos en combate y pasaron varias semanas sin que se supiera que el VMF 214 del jefe había sido capturado por el enemigo. También se supo que en su último combate había destruido otros dos cazas japoneses.

«Pappy» Boyington volvió a los Estados Unidos después de escaparse del campo de prisioneros y fue galardonado con la Medalla de Honor y la Cruz Naval. Tuvo muchos problemas personales después de la guerra, antes de que lograra recuperarse por completo de su alcoholismo. Su libro, «Baa, baa black sheep», fue un best-seller y más tarde llegó a dirigir una serie televisiva con el mismo nombre. VMF-214 Blacksheep es todavía un escuadrón de la marina en activo y continúa rindiendo honores a su primer comandante en jefe.

Arriba, a la izquierda: «Pappy» Boyington reparte órdenes a sus hombres antes de salir en misión en diciembre de 1943.

Chance-Vought F4 U-1A Corsair del escuadrón VMF-214 «Blacksheep» de la Marina de los EE.UU., comandado por el teniente coronel Gregory M. Boyington, en septiembre de 1943.



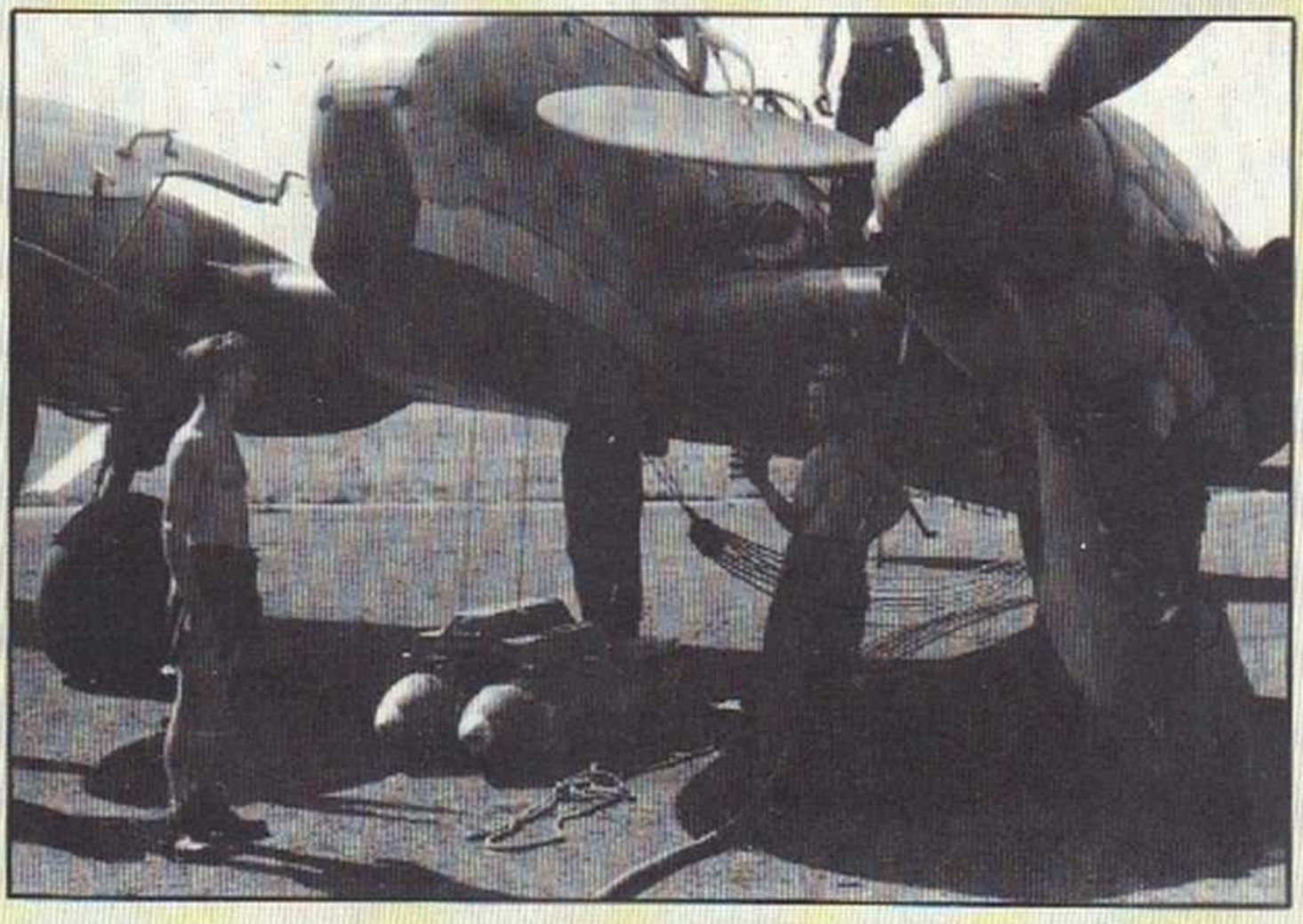
Dimensiones
Envergadura: 16,35 m.
Longitud: 12,48 m.
Altura: 4,28 m.

Motores
2 Daimler-Benz DB 603A de 1.850 CV.

Prestaciones
Veloc. máx.: 600 km/h.
Techo operativo: 10.000 m.
Alcance: 1.690 km.

Armamento
1 cañón de 50 mm. BK 5.
2 ametralladoras MG 131 de 13 mm.

LOS ASES
Y SUS AVIONES (45)



Arriba: A pesar del morro convencional y del armamento montado sobre timón, el Me 410 podía llevar diferentes combinaciones de ametralladoras, cañones y bombas en el compartimento para bombas. El Me 410 A-1/UA y el B-2/UA albergaban un único cañón Bk 5 de 50 mm. en dicho departamento.

A la izquierda: Tratt fue el más sobresaliente de los pilotos de Zerstörer (destructores) de la Luftwaffe.

El Messerchmitt Me 410 de Edouard Tratt

Edouard Tratt fue el piloto de cazabombarderos de más alto número de victorias de la aviación alemana durante la II Guerra Mundial. También fue, a la edad de 24 años, un jefe de escuadrilla excepcionalmente joven.

Nació en Würzburg, el 24 de febrero de 1919, y se unió a la Luftwaffe en 1938, terminando su aprendizaje de piloto poco después de que comenzara la guerra. Fue enviado como teniente a la Staffel 1, en el Zarstörergeschwader 1, muy poco antes de la batalla de Francia, pilotando el Messerschmitt Bf 110.

Fueron tales las esperanzas que suscitaba el joven piloto, que fue seleccionado para formar parte del «Erprobungsgruppe 210», de Walter Rubensdörffer, para operaciones de exploración y cazabombardeo durante la batalla de Inglaterra. En cuatro meses había alcanzado doce victorias en combate con el Staffel del Gruppe 1, de las cuales, la mitad fueron contra Hurricanes y Spitfires de la R.A.F., lo que no era poco para una aviación cuya vulnerabilidad en presencia de aviones interceptores monoplazas era demasiado obvia.

Tratt permaneció en la Gr.210, pilotando el Bf 110 E-1 con el I gruppe, en misiones de ataque a tierra, en el Este. Durante aquellas operaciones se le atribuyó la destrucción de 24 tanques rusos y 26 aparatos en tierra. En la primera parte de 1942 fue ascendido a teniente primero y transferido de nuevo a la Zerstorergeschwader 1, de cuyo Staffel 1 fue entonces capitán. El 12 de abril fue recompensado con la Cruz de Caballero cuando totalizaba veinte victorias en 165 salidas.

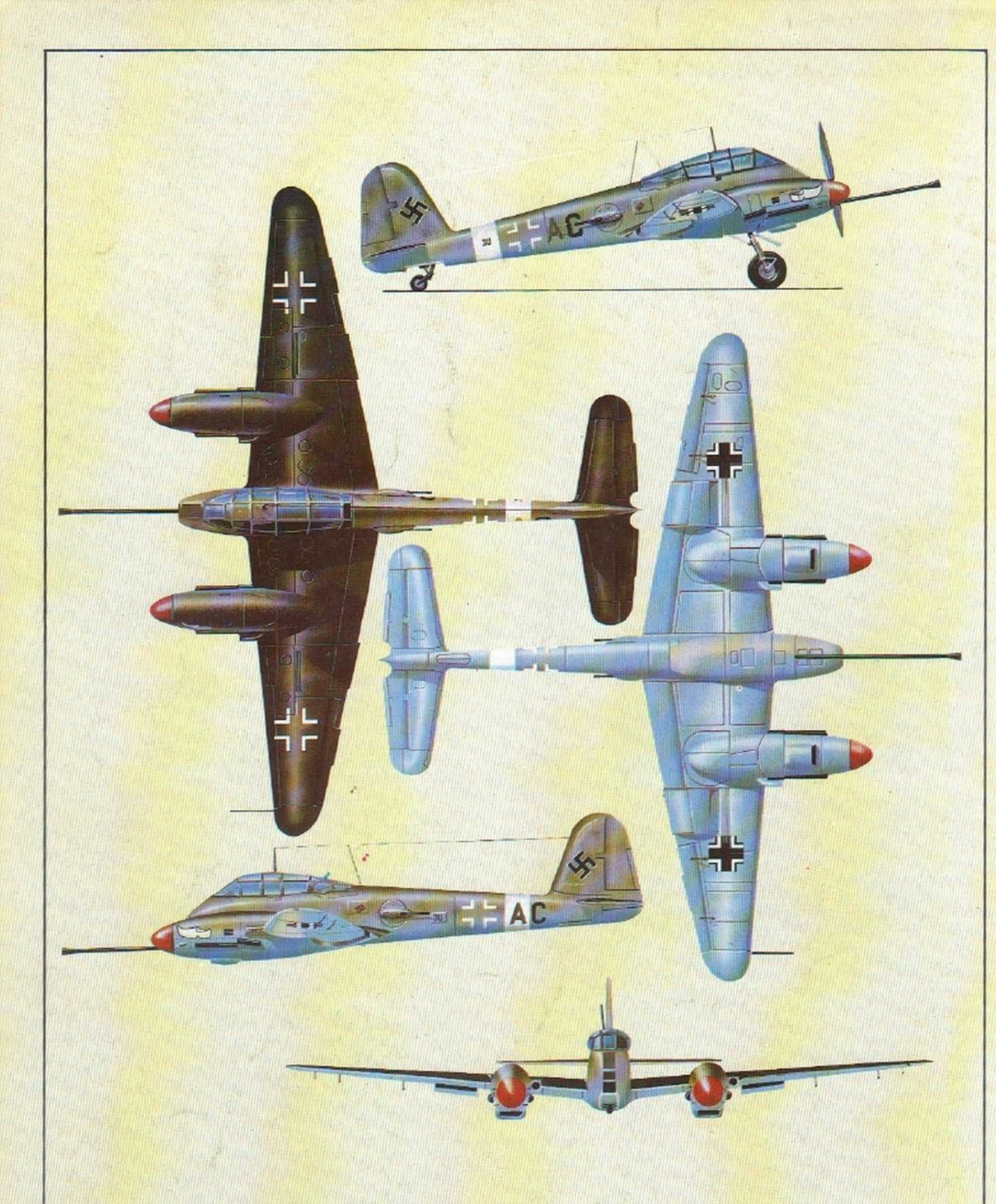
En mayo de 1943 fue encargado de capitanear una unidad especial de pruebas, la Erprobungskommando 25, nacida en Wittmundhafe, para desarrollar las tácticas de anti-bombardeo ante el acusado incremento de los ataques diurnos americanos contra suelo alemán.

El comando estaba compuesto por tres «staffeln», de los cuales, uno volaba algunos Bf 110, un Me 210 y un par de Me 410. A pesar de su papel experimental, los pilotos de la Zerstörerstaffel se apuntaron la destrucción de más de 50 bombarderos americanos contra la pérdida de diez de sus propios aviones.

En septiembre, Tratt tomó el mando del «Horst Wessel» II/ZG 26, en Oberpfaffenhofen, recientemente equipado con los cazas Me 410 —algunos de los cuales eran la variante A-I/U4, armada con los cañones Bk 5 de 50 mm.—, para la defensa de Alemania. El avión que Tratt pilotó normalmente durante esta etapa aparece en la fotografía adjunta.

En la primera parte del año 1944, la II/ZG 26 se trasladó a Königsburg/Oder, para escapar a la atención de los bombarderos americanos de largo alcance. Durante sus ataques a los bombarderos americanos, los pilotos alemanes eran cubiertos por los Fockers Wulf FW 190 y por los Messerschmitts Bf 109 de la JG 300. Sin embargo, el 22 de febrero, Tratt realizó un valiente pero temerario ataque, sin apoyo, sobre una formación de bombarderos, cerca de Nordhausen-Hartz; su Me 410 fue atacado enseguida y abatido por los Republic P-47, y el piloto murió.

El 26 de marzo de 1944, se publicó la concesión de la categoría de hojas de roble a título póstumo para Edouard Tratt. En el momento de su muerte, había realizado 350 misiones de combate, durante las cuales destruyó 38 aparatos aliados en vuelo, 26 en tierra, 24 tanques, 312 vehículos de transporte militar y 23 posiciones antiaéreas.



Messerschmitt Me 410A-1/U4 del II Gruppe, Zerstörergeschwader 26 «Horst Wessel», de la Luftwaffe, pilotado por el Mayor Edouard Tratt, en octubre de 1943.

LOS ASES
Y SUS AVIONES (46)

Dimensiones:
Envergadura: 20m.
Longitud: 14,36 m. (excluyendo antena).
Altura: 5,06 m.

Motores
2 Junkers Jumo 211 J de 1.350 caballos.

Prestaciones
Velocidad máxima: 488 km/h.
Techo operativo: 9.900 m.
Alcance: 1.980 km.

Armamento
3 cañones MG FF/M, de 20 mm.
3 ametralladoras MG 17 de 7,9 mm.
2 cañones MG 151 de 20 mm., de tiro alto.
1 ametralladora MG 131, de 13 mm.

El príncipe Heinrich zu Sayn-Wittgenstein murió en combate el 21 de enero de 1944, momento en que su récord de victorias se elevaba a 83. En la fotografía aparece junto a un primitivo Junkers Ju 88 en mayo de 1943, cuya cola indica los 29 aparatos destruidos por él en aquella fecha.

El Junkers Ju 88 del Príncipe Heinrich.

En el momento de su muerte, el príncipe Heinrich zu Sayn-Wittgenstein era el piloto récord de entre los de cazas de ataque nocturno de la Luftwaffe, habiendo derribado no menos de 83 aparatos aliados en la oscuridad. Solamente pudieron mejorar su marca Heinz-Wolfgang Schnaufer y Helmut Lent.

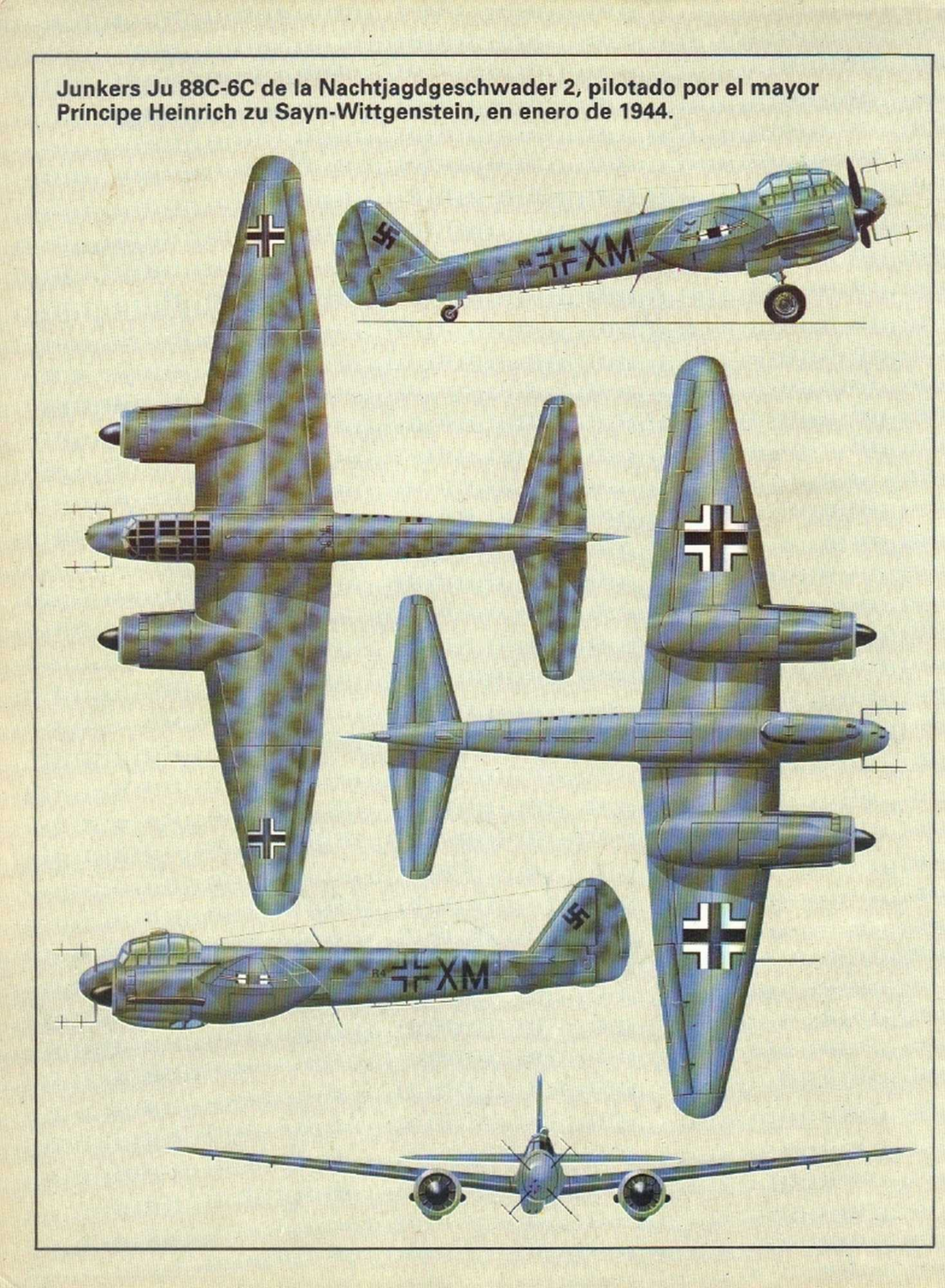
Nacido en Copenhague, Dinamarca, el 14 de agosto de 1916, el príncipe Heinrich se inscribió en la Luftwaffe antes de la II Guerra Mundial y sirvió en principio como piloto de bombardero. En agosto de 1914, después de haber realizado unas 150 misiones de vuelo, fue trasladado a los cazas nocturnos.

El príncipe demostró ser enemigo mortal al mando de su caza nocturno —en aquellos momentos, un Messerschmitt Bf 110 G— y cuando su marca alcanzó los 22 aparatos destruídos fue recompensado con la Cruz de Caballero, el 2 de octubre. En el mes de julio siguiente destruyó siete bombarderos en una sola noche —lo cual fue un récord munial, según se creyó— y ganó la categoría de hojas de Roble de su Cruz el 31 de agosto.

Entre septiembre y noviembre, comandó el Gruppe II, de la NJG3, pero el día del año nuevo de 1944, fue ascendido a comandante y con este nuevo rango tomó el mando de la Nachtjagdgeschwader 2.

El 21 de enero, el príncipe Heinrich despegó de Stendal, en su Ju 88C-6C, equipado con SN-2 Lichtenstein y armado con cañones de tiro alto MG 151. Iba orientado por su operador de radar, Feldwebel Ostheimer, hacia la oleada de bombardeos de la R.A.F., que se dirigía a Magdeburg, y una hora más tarde derribó un Lancaster, con sus ametralladoras Schräge Musick, despachó tres bombardeos pesados más, en rapida sucesión y seguidamente se enfrentó a un cuarto avión. Al abrir fuego con su cañón contra el compartimento de bombas del bombardero, su tripulante observó el comienzo de un incendio que, aparentemente, fue sofocado. Acercándose entonces con el JU 8 al Lancaster, el príncipe Heinrich quiso abrir fuego una vez más contra el aparato de la R.A.F. cuando éste, repentinamente, explosionó. En ese momento se oyeron unas violentas explosiones en el ala de babor del caza alemán; el piloto ordenó a su tripulante lanzarse en paracaídas mientras él intentaba hacerse con el control de su averiado aparato. Pero, mientras Ostheimer sobrevivió al lanzamiento en paracaídas, el príncipe Heinrich murió en la carlinga del Junker, que se estrelló cerca de Schönhausen. Cerca de allí se encontraron los restos de un Heinkel He. 219 pilotado por otro gran piloto de caza alemán, el capitán Manfred Meurer, con un total de 65 victorias. Se pensó entonces que Meurer pudo haber chocado contra el Lancaster derribado por el príncipe Heinrich. Dos días más tarde, se hizo pública la concesión a título póstumo de la categoría de Espadas a su Cruz de Caballero.

Junkers Ju 88C-6C de la Nachtjagdgeschwader 2, pilotado por el mayor Príncipe Heinrich zu Sayn-Wittgenstein, en enero de 1944.



Dimensiones
Envergadura: 16,51 m.
Longitud: 12,55 m.
Altura: 4,65 m.

Motores
2 Rolls-Royce Merlin de 1.635 caballos.

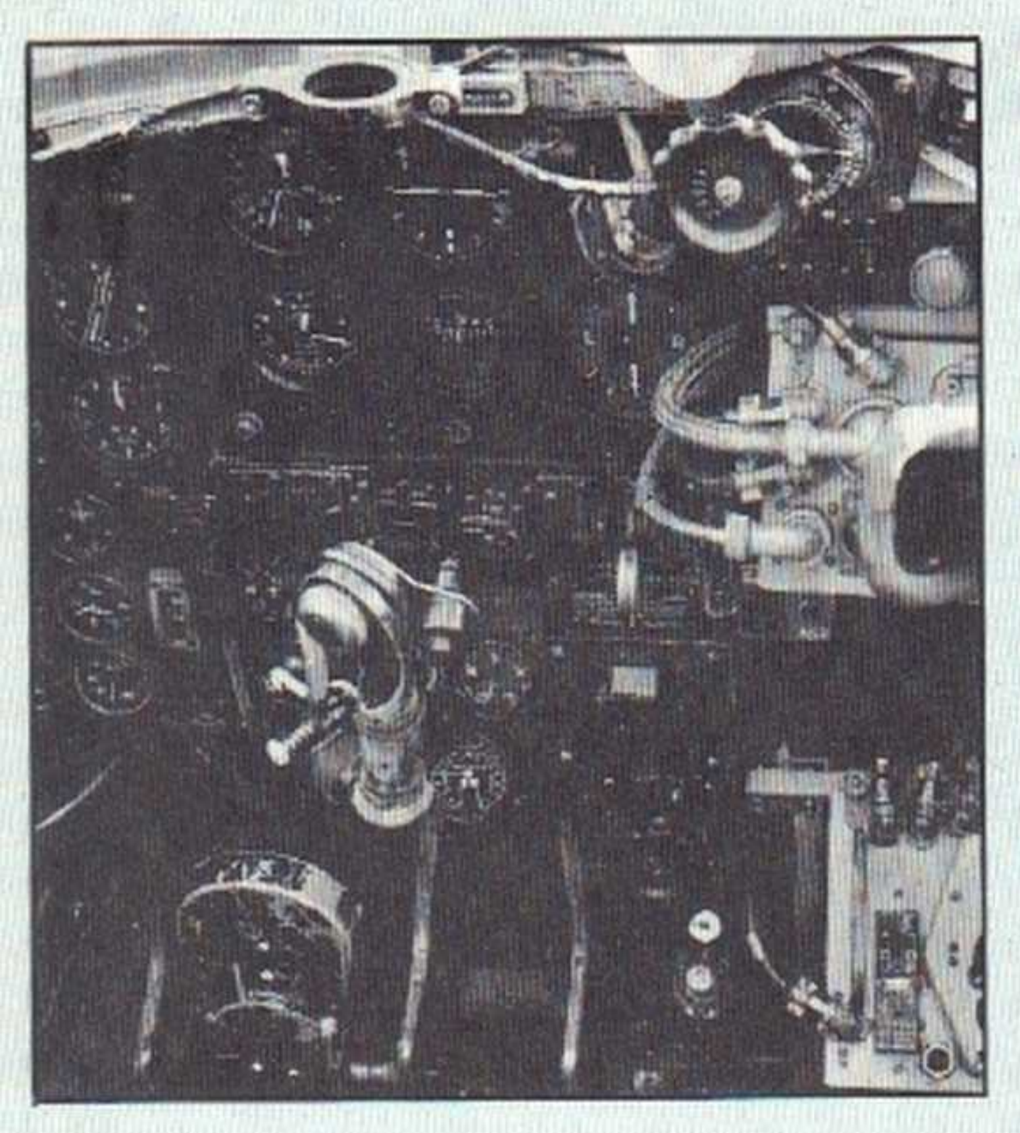
Prestaciones
Velocidad máxima: 608 km/h.
Techo operativo: 8.535 m.
Alcance: 1.600 km.

Armamento
4 cañones Hispano de 20 mm.

LOS ASES
Y SUS AVIONES (47)

El Mosquito DH de John Cunningham

A John Cunningham siempre se le ha asociado con los aeroplanos producidos por la compañía De Havilland, en Hatfield, Hertfordshire. Como piloto de pruebas con la compañía antes de la Segunda Guerra Mundial, y miembro del escuadrón auxiliar 604 (condado de Middlesex), de la Fuerza Aérea, en biplanos Hawker Demon, fue llamado a filas al comienzo de la guerra y transformado, con su escuadrón, en la Bristol Bleuheim de bombarderos ligeros, formando equipo con C. F. Rawnsley, como artillero. Después de unas primeras escaramuzas diurnas, el escuadrón pasó a servicio de noche durante la batalla de Inglaterra, y para el invierno de 1940-41, Cunningham era ya piloto nocturno de los Bristol Beaufighter.



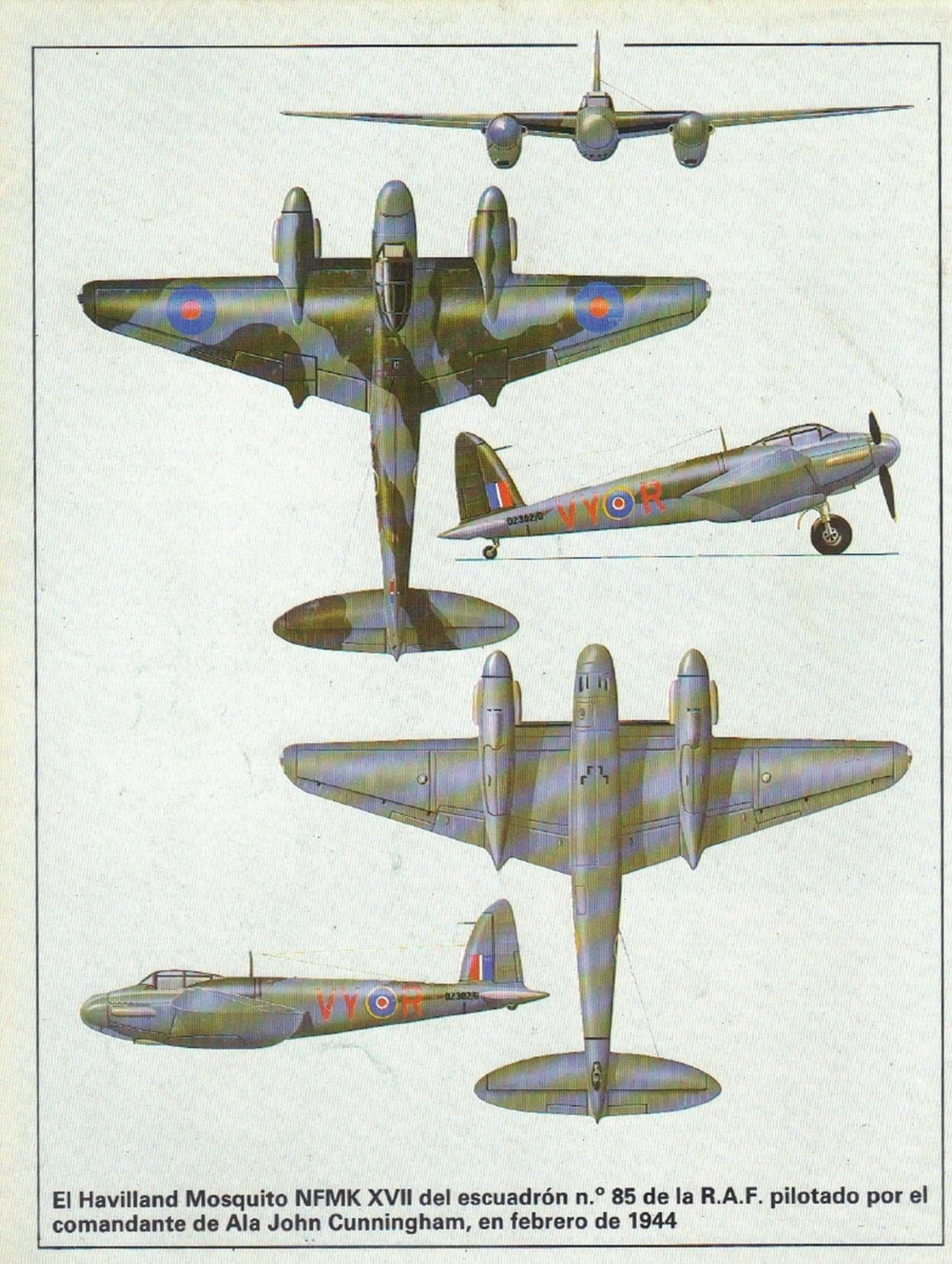
Todavía en pareja con Rawnsley, que ya era por entonces un experto operador de radar, Cunningham permaneció con los Beaufighter hasta el verano de 1942, habiendo alcanzado para entonces el mando del escuadrón. Había sido galardonado por dos veces con la Orden de Servicios Distinguidos y había recibido la Cruz de Vuelos Distinguidos. Asimismo, había destruido 16 bombarderos enemigos, de los que todos menos dos eran Heinkel He 111. Tras un intervalo de calma en las operaciones, mientras fue comandante del Ala de entrenamiento en los cuarteles del Grupo 81, se le confió el mando del escuadrón 85, en enero de 1943, pilotando los cazas Havilland Mosquito II, de ataque nocturno, que tenían su base en Hunsdon, Norfolk. Durante 1943, fueron apareciendo sucesivas versiones de los Mosquito, incluyendo los Marks XII y XV, pero en noviembre de aquel año, el escuadrón se hizo cargo del primer NF Mark XVII, equipado con el radar centimétrico AL Mark X.

Esta combinación de avión y radar prometía rendir mejores resultados que el antiguo **AI Mark VIII,** que equipaba al Mosquito Mark XII, pero aunque lo intentó Cunningham no pudo reclamar ninguna victoria como confirmada con el nuevo equipo. La que consiguió el 2 de enero de 1944 contra un Messerschmitt Me 410 fue a bordo de un Mosquito Mark XII. Sin embargo, el 20 de febrero, volando procedente de West Malling, en Kent, en el aparato que aparece en la fotografía, se las arregló para alcanzar un Junker Ju 188, sin ayuda del radar, que se había averiado y no podía utilizarse.

Poco después de aquello, se le ascendió a Capitán de Grupo y fue enviado a los cuarteles del Grupo n.° 11. Ya no volvió al frente en todo lo que quedaba de guerra, y después regresó a la De Havilland, llegando a ser jefe de pilotos de pruebas, con lo que se hizo aún más popular por su trabajo de desarrollo de la línea aérea Comet. En 1963 se le nombró Comandante del Imperio Británico.

Abajo a la izquierda: Representación de la carlinga de un Mosquito con el radar de intercepción AI Mark VII. Este equipo fue sustituido en noviembre de 1943 cuando el escuadrón 85 fue re-equipado con el Mosquito NF Mark XVII, que llevaba un radar AI Mark X.

Abajo: John Cunningham fotografiado en febrero de 1944.



El Havilland Mosquito NFMK XVII del escuadrón n.° 85 de la R.A.F. pilotado por el comandante de Ala John Cunningham, en febrero de 1944

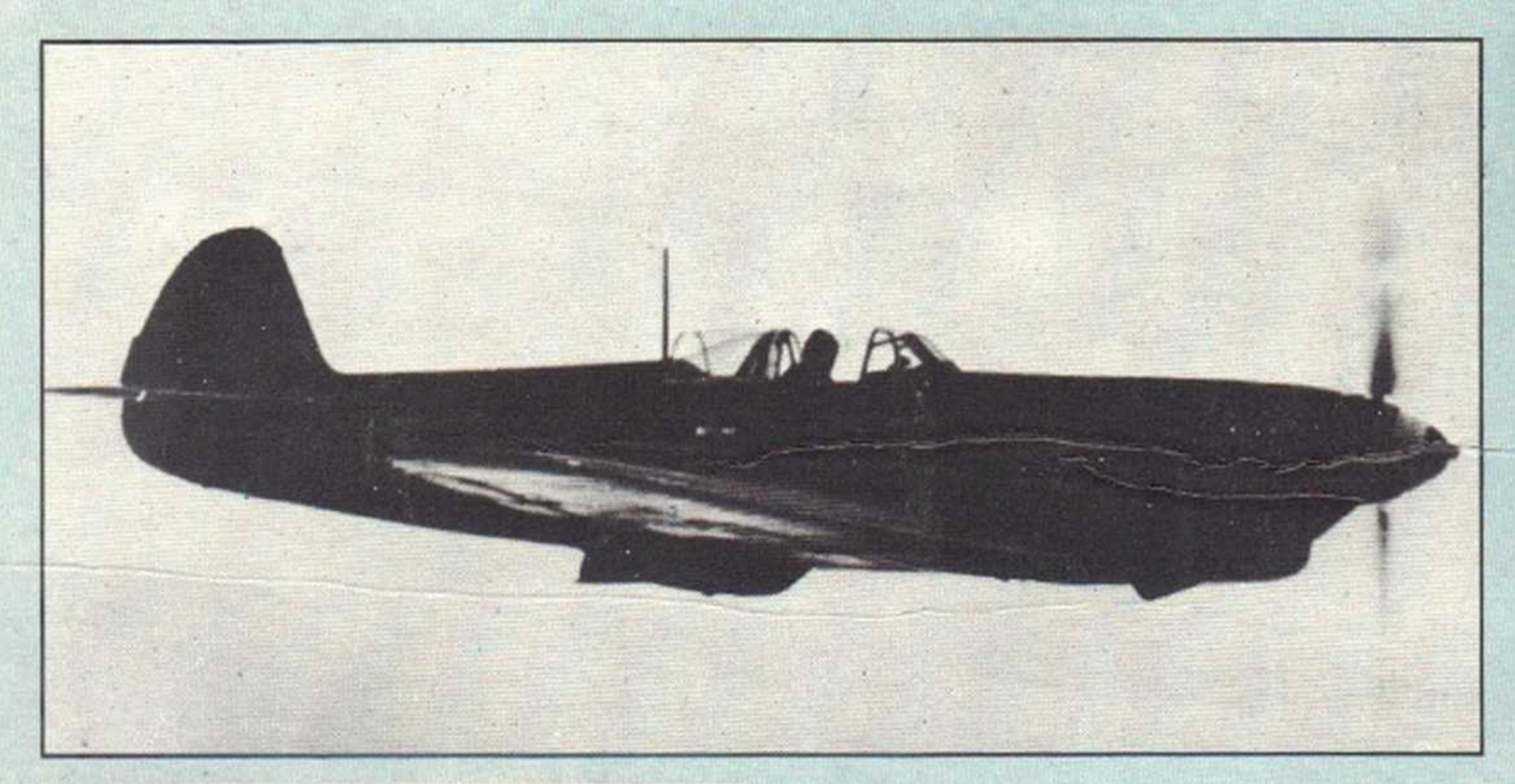
LOS ASES
Y SUS AVIONES
(48)

Dimensiones
Envergadura: 10 m.
Longitud: 8,55 m.
Altura: 3 m.

Motor
Klimov M-105 PF de 1.210 caballos

Prestaciones
Veloc. máxima: 600 km/h.
Techo operativo: 10.000 m.
Alcance: 1.300 km.

Armamento
1 cañón MPSh, de 20 mm.
1 ametralladora UBS de 12,7 m.



Arriba:
Avdyeyev marcaba sus victorias con estrellas rojas sobre el timón de su Yak.

Izquierda:
El Yak-9 apareció por primera vez en el frente del Este a últimos de 1942.

Abajo a la izquierda:
Uniforme de un oficial de la Fuerza Aérea soviética.

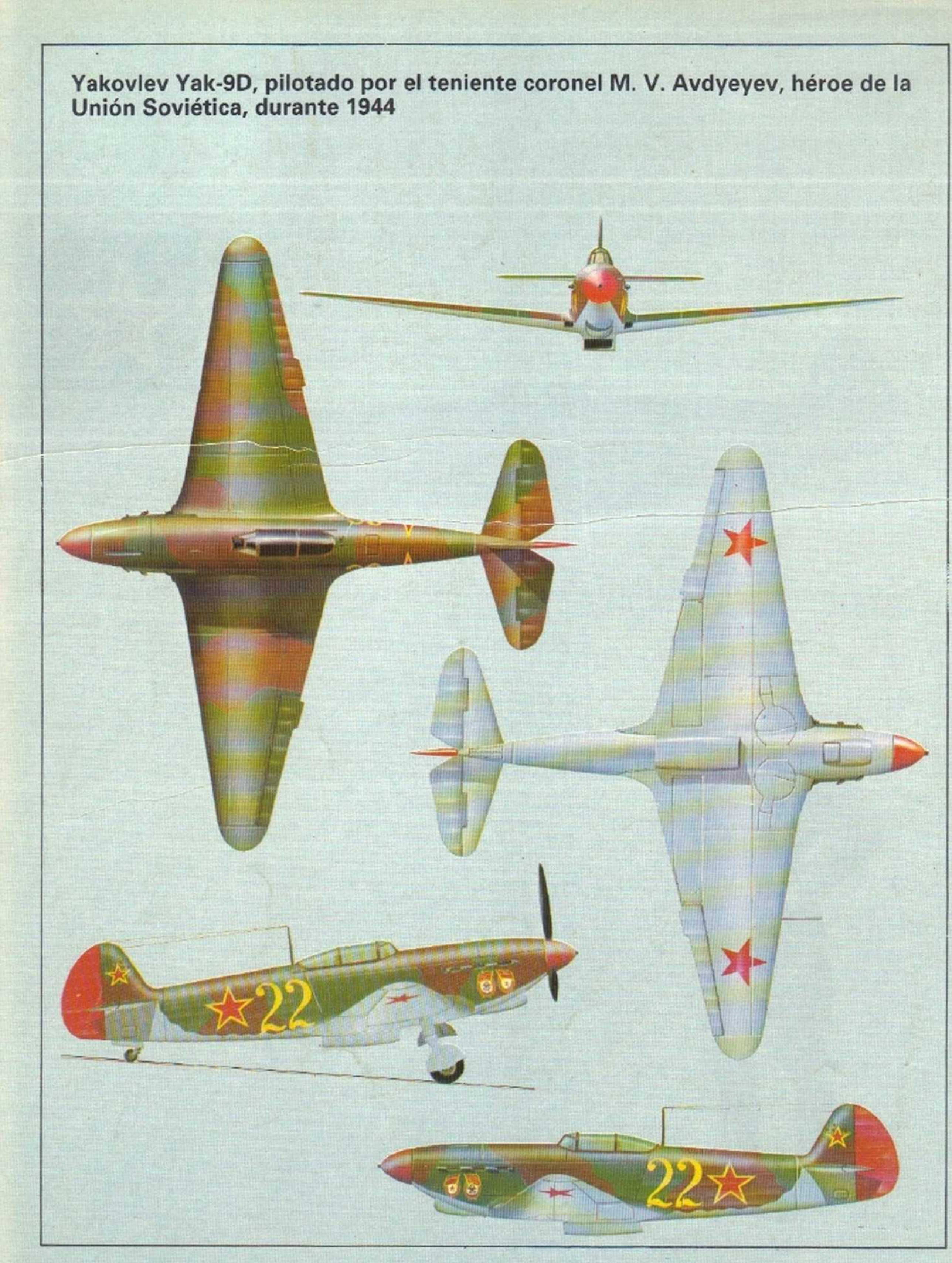
El Yak-9D de M. V. Avdyeyev

Como síntoma desgraciado de las suspicacias que se levantaron tras la guerra, está el hecho de la escasa información que ha salido de la Unión Soviética desde el final de la Segunda Guerra Mundial, para identificar a los pilotos rusos con los aviones que entonces pilotaron. Una excepción es el Yak-9D que pilotó el coronel de los Guardias Rojos Avdyeyev, aunque, con un récord final de quince victorias, no se le puede contar entre los grandes ases de los pilotos soviéticos.

Después de los primeros meses de la operación Barbarroja, con repetidos desastres en la fuerza aérea roja, los aliados occidentales intentaron tapar los huecos en las defensas aéreas rusas con cazas ingleses y americanos suministrados por mar a Murmansk durante el período 1941-42. Sin embargo, la hábil industria rusa de aviación pronto introdujo sus propios modelos. El primer Yak-9 se completó en diciembre de 1942, entrando en servicio en el área de Leningrado poco después. El Yak-9D (Distants yonnyi o de largo alcance) con aumento de la capacidad para combustible, fue introducido a finales de 1943 y se suministró a los numerosos regimientos de Guardias en 1944.

Un regimiento de cazas, así equipado con Yak-9D, fue utilizado en las operaciones de rescate de Sebastopol, que cayó en manos rusas el 9 de mayo de 1944, y entre sus comandantes de escuadrón se encontraba el teniente coronel Avdyeyev. Su Ostronosyi (morro afilado), mote que se le puso al Yak, reflejó su destreza como piloto de caza, pintándose las estrellas de cada victoria alrededor de la estrella roja de la insignia sobre la deriva. La reproducción de la Orden de la Bandera Roja en el morro, junto con la divisa normal del regimiento de Guardias, indica una recompensa individual al valor y al mando. Avdyeyev sobrevivió a la guerra, con un récord final de quince victorias, siendo galardonado con la Medalla de la Estrella de Oro como Héroe de la Unión Soviética.

Yakovlev Yak-9D, pilotado por el teniente coronel M. V. Avdyeyev, héroe de la Unión Soviética, durante 1944



Dimensiones
Envergadura: 12,43 m.
Longitud: 11,02 m.
Altura: 4,45 m.

Motor
Pratt & Whitney de 2.300 caballos.

Prestaciones
Veloc. máxima: 697 km/h.
Techo operativo: 12.190 m.
Alcance: 1.030 km.

Armamento
8 ametr. Browning M-2 de 12,7 mm.
3 bombas de 227 kg.

LOS ASES
Y SUS AVIONES (49)

El Thunderbolt Republic de Robert Johnson

Francis S. Gabreski y Robert S. Johnson compartieron el primer puesto en la lista de pilotos de caza americanos con alto récord de victorias en Europa durante la Segunda Guerra Mundial, pilotando ambos los Thunderbolts P-47 en el Escuadrón de cazas n.° 61. Bob Johnson tenía 22 años cuando llegó a Inglaterra en enero de 1943 como teniente, con el Grupo n.° 56 y se le asignó un P-47C bautizado con el sobrenombre de «Half Pint» (Media Pinta); el grupo de cazas tenía base, en principio, en King's Cliff, Northamptonshire.

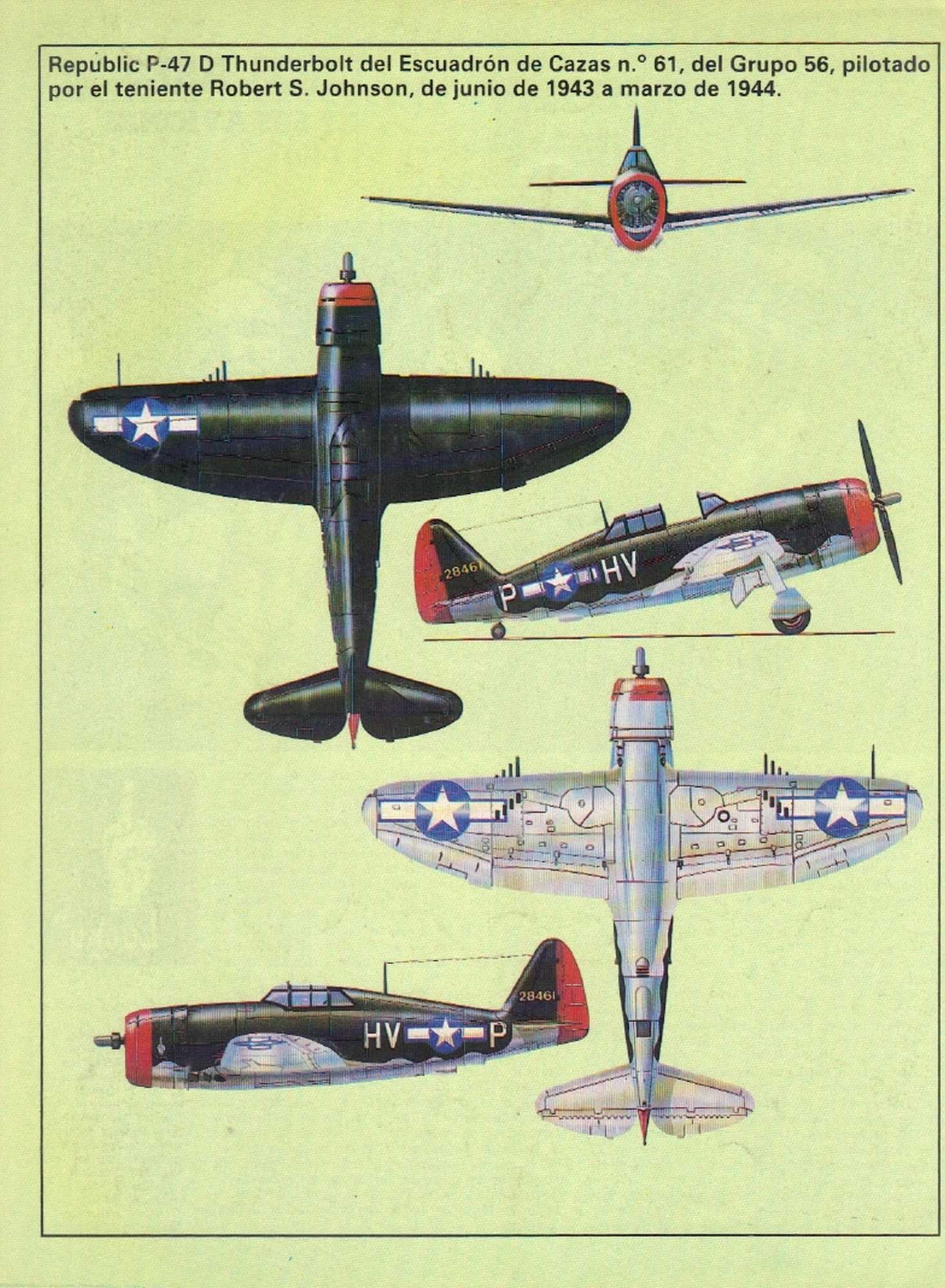
A pesar de las opiniones de los pilotos de caza veteranos de la R.A.F., de que el Thunderbolt iba a resultar muy incómodo en combate contra los ágiles interceptores alemanes, los pilotos del Grupo 56 se pasaron varios meses entrenando en Gran Bretaña antes de comenzar las operaciones. Después que el teniente J. Curtis estrellara el «Half Pint», Johnson pilotó otro P-47C, denominado «All Hell» («Puro infierno») hasta el 26 de junio de 1943. Ese día se le cambió a su primer P-47 D, al que llamó «Lucky». Por entonces, el Grupo 56 tenía su base en Horshan St. Faith, en Norfolk, pero a primeros de julio se trasladó a la ciudad de Halesworth, en Suffolk.

La primera victoria de Johnson, conseguida en el «All Hell», había sido sobre un Focke Wulf Fw 190, abatido el 13 de junio, pero fue en el «Lucky» en el que habría de conseguir la mayoría de sus victorias. Destruyó un Messerschmitt Bf 109 el 19 de agosto; un Fw 190 el 8 de octubre; un Fw 190 y un Bf 110, el 10 de octubre. En noviembre abatió un Bf 109 y dos Bf 110 y en diciembre, un Bf 109 y dos Fw 190. Uno de los Bf abatidos el 26 de noviembre fue dado sólo como posible, pero más tarde se supo que efectivamente se había estrellado. La duodécima víctima de Johnson fue un Fw 190, derribado el 5 de enero de 1944, seguido de otro, el día 21; un Me 410 y un Bf 109 el día 30. El 20 de febrero derribó dos Bf 110; un Fw 190 el 6 de marzo, y dos Fw 190 y un Bf 109 el 15 de marzo. Estas fueron las últimas victorias conseguidas por Johnson en el «Lucky» cuando el Thunderbolt se perdió en el mar mientras era pilotado por el teniente D. Stream, el 22 de marzo. A partir de entonces Johnson destruyó cuatro Fw 190 y un Bf 109.

En mayo de 1944, se le ascendió a Mayor y fue nombrado oficial de operaciones del Escuadrón de Cazas n.° 62. No consiguió posteriores victorias, pero su rival y amigo, Gabreski, cuyo récord igualaba entonces al de Johnson, se estrelló en Alemania y fue hecho prisionero el 20 de julio. Las 28 victorias de Johnson fueron conseguidas tan sólo en 91 misiones de combate, mientras que Gabreski, tuvo que volar en 153 ocasiones para conseguir ese mismo récord. Las condecoraciones de Johnson incluían la Cruz de Servicios Distinguidos, la Estrella de plata, la Cruz de Vuelos Distinguidos, la Medalla del Aire y el Corazón de Púrpura.

Izquierda: El capitán Robert S. Johnson fotografiado con el coronel Hubert Zemke, comandante del Grupo de Cazas n.° 56 (en el centro) y el capitán Walker Mahurin (a la derecha) después del victorioso combate del grupo el 6 de marzo de 1944. Johnson pilotaba su P-47D Republic, llamado «Lucky», con el cual consiguió 21 victorias.

Repúblic P-47 D Thunderbolt del Escuadrón de Cazas n.° 61, del Grupo 56, pilotado por el teniente Robert S. Johnson, de junio de 1943 a marzo de 1944.



LOS ASES
Y SUS AVIONES (50)

Dimensiones
Envergadura: 15,85 m.
Longitud: 11,53 m.
Altura: 2,99 m.

Motores
2 Allison V-1710 de 1.425 caballos.

Prestaciones
Velocidad máxima: 666 km/hora.
Techo operativo: 13.410 m.
Alcance: 725 km.

Armamento
1 cañón Hispano M2 de 20 mm.
4 ametralladoras Colt-Browning de 0,5 pulgadas.

Sobre estas líneas: Richard I. Bong, el más alto récordman entre los ases americanos, con cuarenta victorias, pilotó el Lockheed P-38 durante su carrera como piloto, que incluyó tres operaciones en el frente del Suroeste del Pacífico.

Arriba, izquierda: Bong, fotografiado con su P-38, y Thomas B. McGuire (a la izquierda) que, con treinta y ocho victorias, era el segundo as americano.

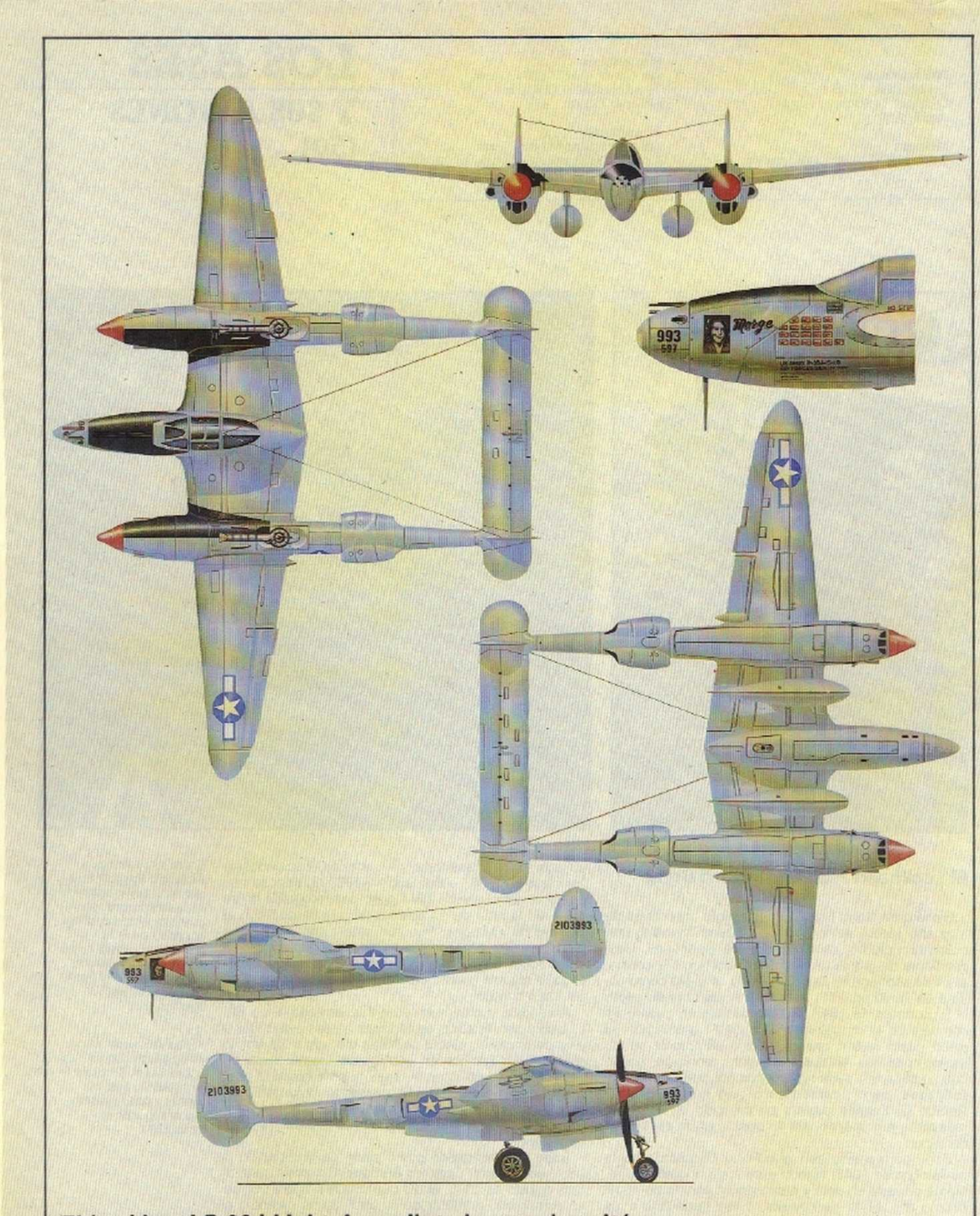
El Lockheed P-38 de Richard Bong

Richard Ira Bong llegó a ser el piloto americano de más alto récord en la Segunda Guerra Mundial, con cuarenta victorias, todas contra los japoneses. Descendiente de granjeros, nació en Superior, Wisconsin, el 24 de septiembre de 1920. Bong se alistó como cadete de vuelo en 1941 y alcanzó el diploma de piloto el 9 de enero de 1942. Al denegársele un puesto de combate en el mismo momento de su graduación, el joven piloto realizó una exhibición acrobática en rasante, cosa que estaba totalmente prohibida, por lo que se ganó una seria reprimenda por parte de las autoridades, pero también consiguió que el general George C. Kenney pusiera su atención en él y que más tarde le proporcionara un puesto en un escuadrón de cazas.

Bong permaneció con el noveno Escuadrón hasta noviembre de 1943, siendo ascendido al grado de teniente primero en abril y a capitán en agosto de aquel mismo año. El 11 de noviembre fue trasladado a los cuarteles del quinto Comando de Cazas, en Nueva Guinea, como oficial asistente de operaciones. Sin embargo, siguó tomando parte en misiones de vuelo, en cuanto se presentaba una ocasión, habiéndosele asignado un P-38J serializado 42-103993, para su uso personal. En enero de 1944 puso una fotografía de su novia en la proa de su aparato, al que bautizó con el nombre de «Marge». Fue con este avión con el que destruyó dos bombarderos Sally enemigos, en un vuelo sobre Tadki, Nueva Guinea, el 3 de marzo. La fotografía adjunta muestra al P-385, tal como regresó de aquella incursión.

Ascendido a mayor en abril, fue enviado a los EE. UU. para ser instruido en técnicas aéreas avanzadas y para entonces su récord se había elevado a 28. Volvió al frente del Pacífico en septiembre, como oficial de entrenamiento de tiro y, aunque no se le requería para misiones de combate, se presentó voluntario en treinta ocasiones, atribuyéndosele doce victorias más, y llegando, así, a récordman de los pilotos de caza americanos.

Bong fue contratado como piloto de pruebas de la Lockheed Aircraft Corp. en Burbank, California, pero el 6 de agosto de 1945, el día que cala la primera bomba en Hiroshima, el motor de su jet P-80 se incendió al despegar. Bong intentó lanzarse en paracaídas, pero la distancia fue demasiado corta para que diera tiempo a que se abriera.



El Lockheed P-38J Lightning, pilotado por el capitán Richard Bong, en Nueva Guinea, en marzo de 1944.

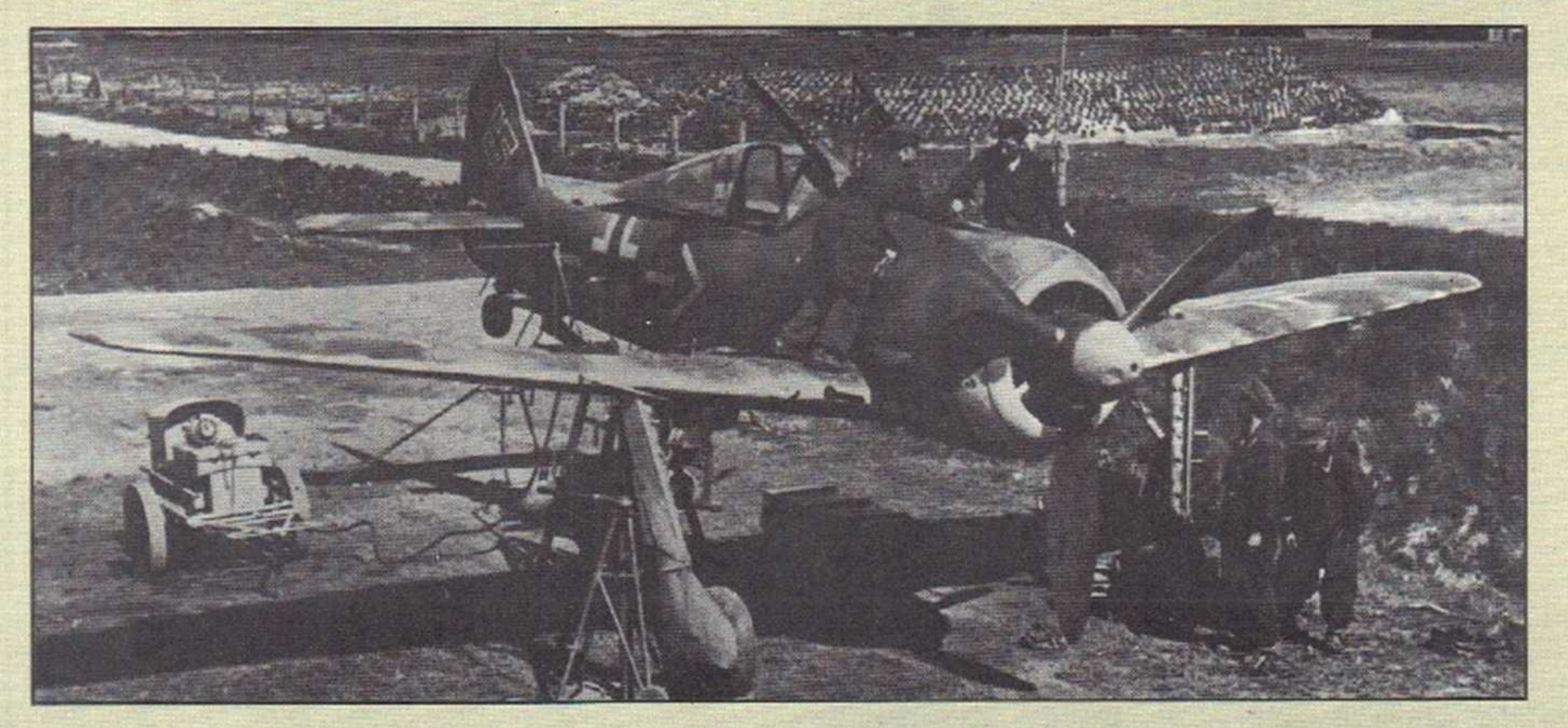
LOS ASES
Y SUS AVIONES (51)

Dimensiones
Envergadura: 10,5 m.
Longitud: 8,95 m.
Altura: 3,93 m.

Motor:
BMW 801 de 1.700 caballos.

Prestaciones:
Velocidad máxima: 671 km/h.
Techo operativo: 10.300 m.
Alcance: 800 km.

Armamento:
4 cañones MG 151 de 20 mm.
2 ametralladoras MG 131 de 13 mm.



El Focke-Wulf Fw 190A de Heinz Bär

Heinz «Pritzl» Bär era uno de los miembros de un reducido equipo de pilotos de caza que voló y luchó a lo largo de toda la Segunda Guerra Mundial. Fue galardonado con la Cruz de Caballero y reunió un total de 220 victorias en numerosas campañas en diferentes frentes.

Nacido en 1913, en Sommerfeld, cerca de Leipzig, en Sajonia, Heinz Bär se apuntó en la Luftwaffe poco antes del comienzo de la guerra. Fue asignado como suboficial en la Staffel I, de la Jagdgeschwader 51, que pilotaba los Messerschmitt Bf 109E-1. Su primera victoria se cree que tuvo lugar en la línea Maginot, el 25 de septiembre de 1939, durante un período de gran actividad aérea contra el Ejército del Aire francés.

Durante los primeros momentos de la Batalla de Francia pilotaba el «White 13», y el 20 de septiembre de 1940, apenas mediada la Batalla de Inglaterra, su insignia llevaba ya ocho símbolos en el Finds. Hacia el final de esta batalla, Bär era ya considerado un piloto de gran decisión. Su vuelo rasante se había convertido en pura inconsciencia por el peligro, aunque su récord se elevaba con lentitud. El 21 de abril de 1941, pilotando un Bf 109E-4 desde Coquee, Francia, derribó su decimoquinto enemigo, un Hawker Hurricane del Comando de Cazas de la RAF, sobre el canal de la Mancha.

Hasta entonces Bär consiguió su récord con el Bf 109E, pero la JG 51 había recibido ya el Bf 109F, al tiempo que era trasladada al frente del Este, bajo el mando del gran Werner Mölders. Recibió la Cruz de Caballero el 2 de julio, apenas dos semanas más tarde del comienzo de la operación Barbarroja. Ese día abatió su 27.° aparato enemigo. Hasta seis semanas más tarde no se publicó la concesión de las Hojas de Roble, el mismo 14 de agosto, pero durante este período había derribado ya 33 aparatos rusos más.

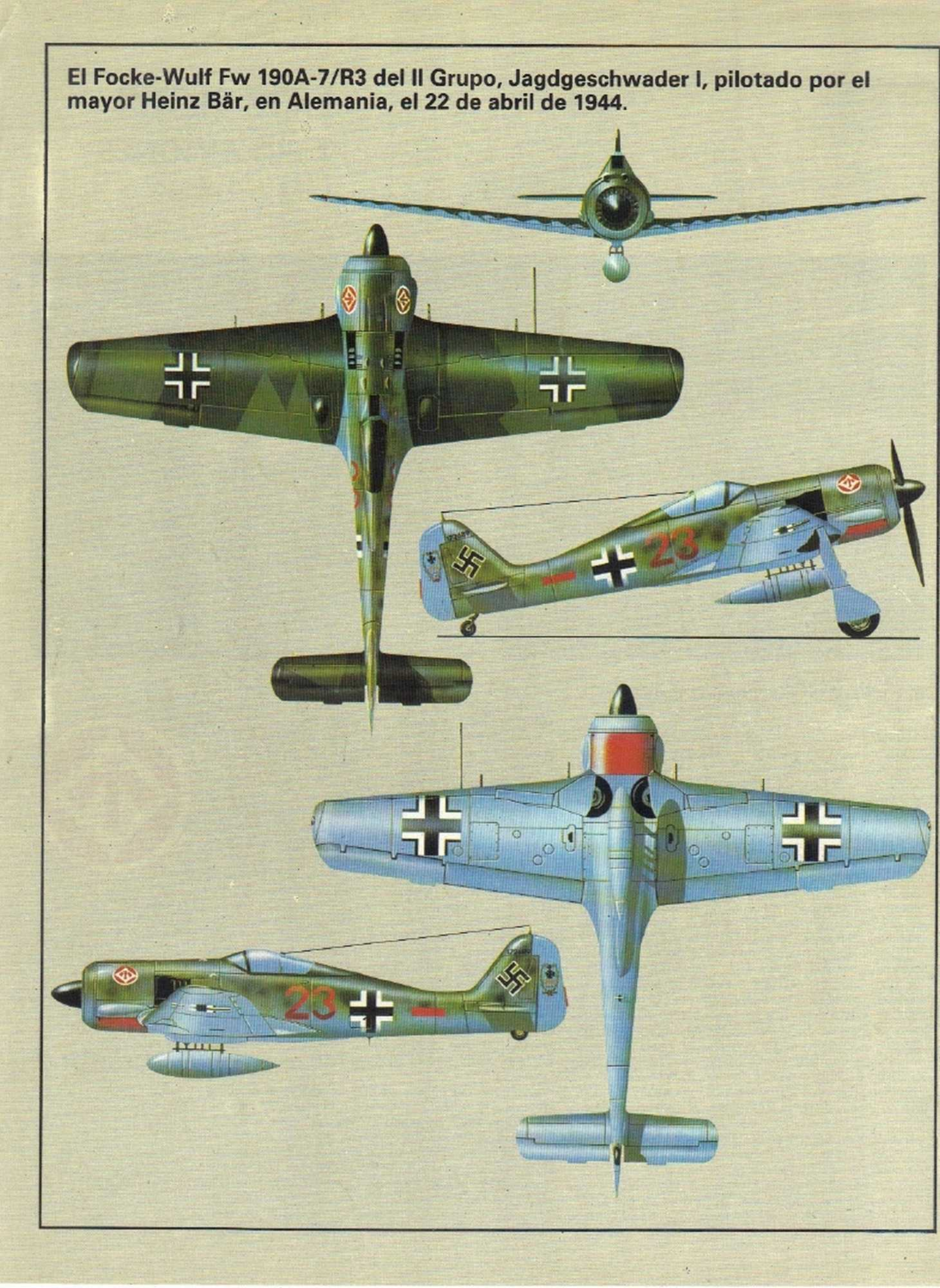
Se le dio entonces a Bär el mando de la IV/JG 51 y, el 16 de febrero de 1942, se convirtió en el séptimo miembro de las Fuerzas Armadas alemanas que recibía la categoría de Espada a la Cruz de Caballero, cuando su récord se elevó a las 90 victorias. El 19 de mayo, cuando se encontraba luchando sobre la península de Kerch, su Bf 109F llevaba una insignia con 103 victorias, y el 27 de junio ese total había ascendido a 113.

En julio de 1942, Bär dejó la JG51 y el frente ruso para tomar el mando de la I/JG/77, en Sicilia, que estaba siendo reequipada con el Bf 109G «Gustav». Su Bf 109G-1 llevaba un león amarillo dibujado en sobreimpresión en la parte de delante de la carlinga. Mientras sirvió en el frente mediterráneo, Bär destruyó veinte aparatos más, americanos e ingleses. En 1944 era ya mayor, al mando del II Grupo, de la Jagdgeschwader I «Oesau», pilotando un Focke Wulf Fw 109A-7/R3 —con número de serie 172689, código «Red 23»— cuando destruyó su aparato número doscientos, un Consolidated B-24 Liberator. Bär fue el séptimo piloto alemán que consiguió las doscientas victorias.

Consecuencia natural de su pericia fue el alcanzar un puesto en la Jagdwerband 44, el grupo de élite de Galland en 1945, pilotando el Messerschmitt Me 262. Bär consiguió su primera victoria en dicho aparato el 15 de junio de 1944, y su total de 16 victorias en Me 262 le convirtió en uno de los pilotos de reactor de mayor récord en la guerra. Cuando Galland fue herido, Bär asumió el mando de la unidad. Este popularísimo piloto sobrevivió a la guerra, pero se mató el 28 de abril, cuando su aparato se estrelló cerca de Brunswick.

El Focke/Wulf Fw 190A es repostado en un aeropuerto del frente. Desde 1943, el Fw 190 se convirtió en la espina dorsal de la defensa aérea del Reich. La JG I (cuya insignia aparece sobre estas líneas) fue una de las primeras asignadas a la defensa del territorio propio.

El Focke-Wulf Fw 190A-7/R3 del II Grupo, Jagdgeschwader I, pilotado por el mayor Heinz Bär, en Alemania, el 22 de abril de 1944.



Dimensiones
Envergadura: 11,89 m.
Longitud: 9,83 m.
Altura: 2,64 m.

Motor
Packard Merlin V-1650 de 1.400 caballos

Prestaciones
Velocidad máxima: 708 km/h.
Techo operativo: 12.800 m.
Alcance: 3.540 km.

Armamento
4 ametralladoras Browning de 0,5 pulgadas.
Carga máxima bombas: 907 kg.

LOS ASES
Y SUS AVIONES (52)

Don Gentile con su legendario P-51 B «Shangri-La» (la insignia, sobre estas líneas), que pilotó desde febrero hasta el 13 de abril de 1944, cuando rompió la parte dorsal mientras realizaba acrobacias no autorizadas sobre el aeródromo de Debden para que las filmasen las cámaras de un noticiario. Se le acreditó la destrucción de dieciséis aparatos y medio enemigos durante este período.

El North American P-51 B de Don Gentile

Uno de los más coloristas pilotos americanos de la Segunda Guerra Mundial, Don Gentile, fue acreditado oficialmente con un récord de combate de 218 aviones alemanes destruidos. Nacido en Estados Unidos el 12 de junio de 1920, de padres italianos, aprendió a volar mientras estaba aún en el colegio y llegó a Inglaterra en septiembre de 1940, en el momento en que empezaba la batalla de Inglaterra, para unirse a la Royal Air Force. Se le envió a Canadá para entrenarse, regresando en diciembre de 1941, siendo destinado al Escuadrón 133 «Eagle», en Debden, seis meses más tarde. Pilotando el Siptfire Mark V, tomó parte en las escaramuzas durante la operación denominada Dieppe el 19 de agosto de 1942, reclamando la destrucción de un Junkers Ju 88 y un Focke Wulf FW 190, aunque parece ser que el último consiguió escapar. Fue entonces recompensado con la Cruz Británica de Vuelos Distinguidos.

Tras la integración de los tres Escuadrones Eagles en la Fuerza Aérea USA —convirtiéndose en los Escuadrones de Cazas n.os 334, 335, 336, del cuarto Grupo de Cazas—, a la unidad de Gentile le correspondió el n.° 336. Sin embargo, no llegó a conseguir ninguna victoria confirmada más mientras pilotó el «Republic Thunderbolt» (excepto la compartida en la destrucción de un Junkers Ju 88, en diciembre de 1943) hasta el 5 de junio de 1944, momento en el que un Fw 190 cayó ante sus ametralladoras sobre Holanda. Derribó dos Fw 190 más, sobre Compiègne, el 14 de enero, pero todas sus victorias futuras serían realizadas mientras pilotaba el North American P-51 B Mustang, un caza con el cual el 4.° Grupo de Cazas empezó su reequipamiento al mes siguiente.

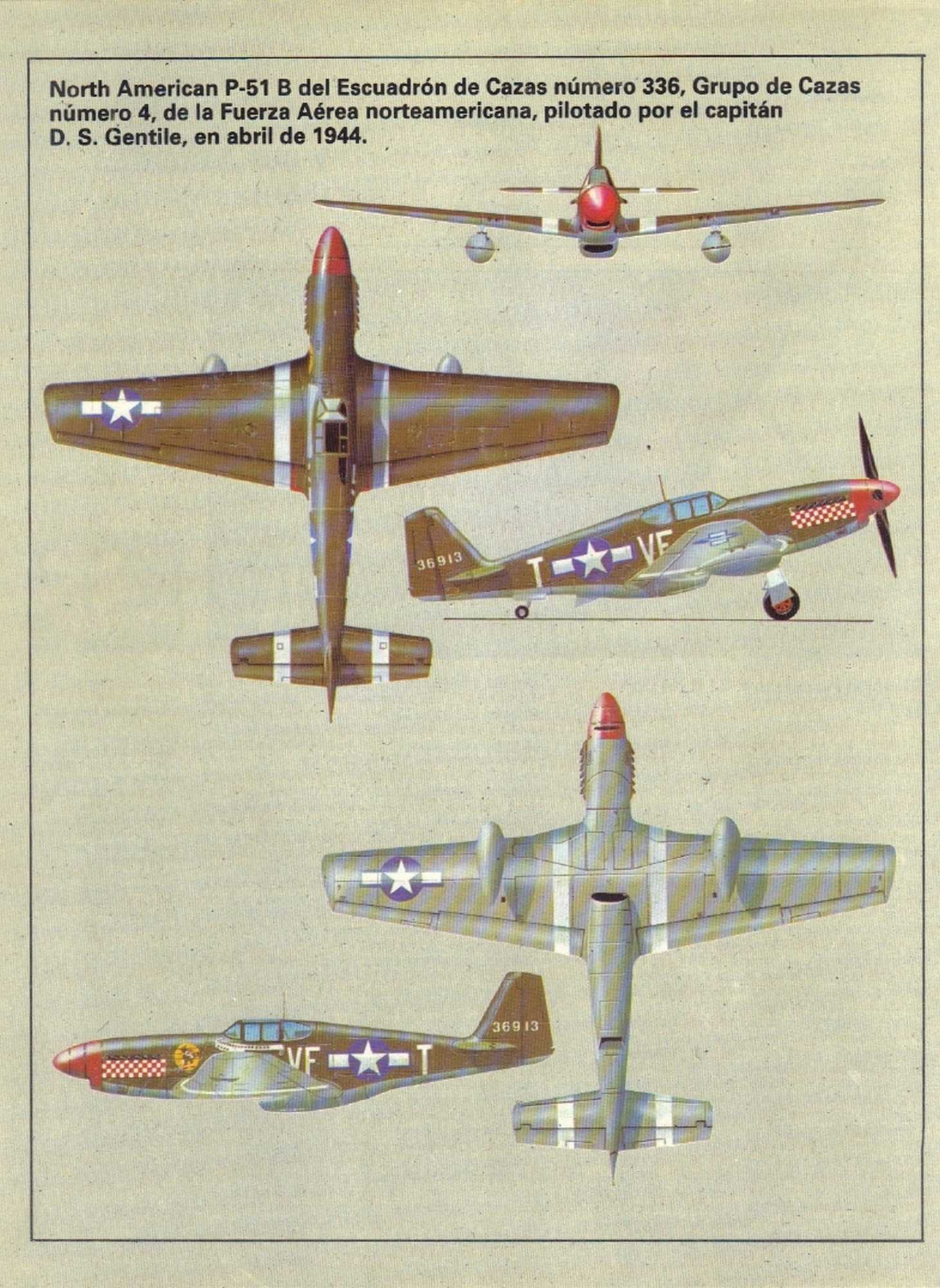
El P-51 B de Gentile fue bautizado con el nombre de «Shangri-La» y se convirtió en uno de los más famosos de su tipo, al embarcarse su extrovertido piloto en una cruzada personal para batir la marca de 26 victorias de Eddie Rickenbacker, establecida en 1918. Su primera victoria en el «Shangri-La» fue un Fw 190, derribado el 25 de febrero, durante un vuelo de penetración sobre Alemania, mientras los bombarderos americanos atacaban Augsburgo, Regensburgo y Stuttgart.

Durante el mes de marzo Gentile acumuló más de la mitad de su récord total, abatiendo un Dornier Do 217 y un Bf 109 entre Berlín y Hamburgo, mientras que cuatro Bf 109 y otro avión enemigo más, cuya victoria fue compartida, no se los pudo apuntar hasta el día 8, durante un largo vuelo de ida y vuelta a Berlín. El 18 se apuntó un Fw 190, seguido de dos Bf 109 sobre Brunswick, el día 23, y dos Fw 190 y un Bf 109 el día 29, de nuevo sobre Brunswick.

Tres cazas alemanes más cayeron ante las ametralladoras de Gentile, un Bf 190 el primero de abril y dos Fw 190 una semana más tarde. El 11 de abril, el general Eisenhower visitó Debden e impuso la medalla de la Cruz de Vuelos Distinguidos a Gentile y al coronel Donald J. M. Blakeslee. Aquel día, el Cuarto Grupo de Cazas se convirtió en el de más alto récord de la Octava Fuerza Aérea USA, con un total de 405 victorias y media, siendo Don Gentile el recordman del mismo.

Dos días más tarde, Gentile cometió el pecado capital: realizó unas acrobacias prohibidas a ras de suelo, sobre Debden, y fue observado por el comandante de su grupo. Rozó el suelo y rompió la parte dorsal de su Mustang, aunque fue lo bastante afortunado como para salir del accidente por su propio pie. Fue juzgado sumariamente por Plakeslee y enviado a su país sin que volviera a participar en los combates. Perdió la vida en un Lockheed T-33 de entrenamiento en la base de Andrews el 28 de enero de 1951.

North American P-51 B del Escuadrón de Cazas número 336, Grupo de Cazas número 4, de la Fuerza Aérea norteamericana, pilotado por el capitán D. S. Gentile, en abril de 1944.



Dimensiones
Envergadura: 31,62 m.
Longitud: 22,66 m.
Altura: 5,82 m.

Motor
4 Wright Cyclone R-1820 de 1.200 caballos

Prestaciones
Velocidad máxima: 462 km/h.
Techo operativo: 10.850 m.
Alcance: 3.200 km.

Armamento
13 ametralladoras de 0,5 pulgadas (12,7 mm.).
Carga normal en bombas: 1.815 kilos.

LOS ASES Y SUS AVIONES (53)

El Boeing B-17 G de Frederick Castle

El general Frederick W. Castle fue el oficial de más alta graduación de la 8.ª Fuerza Aérea de los Estados Unidos que fuera galardonado con la Medalla al Honor del Congreso americano. Y tal recompensa fue la última concedida en la Segunda Guerra Mundial a esa Fuerza Aérea. Se le concedió a título póstumo, y en el momento de su muerte en acción el general estaba en posesión de la Cruz de Servicios Distinguidos americana, la Legión del Mérito, la Estrella de Plata, la Cruz de Vuelos Distinguidos americana, con tres Hojas de Roble, la Medalla del Aire con cuatro Hojas de Roble, Corazón Púrpura, la Cruz de Guerra belga con palma, la Legión de Honor francesa, la orden rusa de Kutuzov, y la polaca a las Virtudes Militares. Era, pues, uno de los pocos aviadores que ostentaban las máximas condecoraciones al valor de tres naciones diferentes.

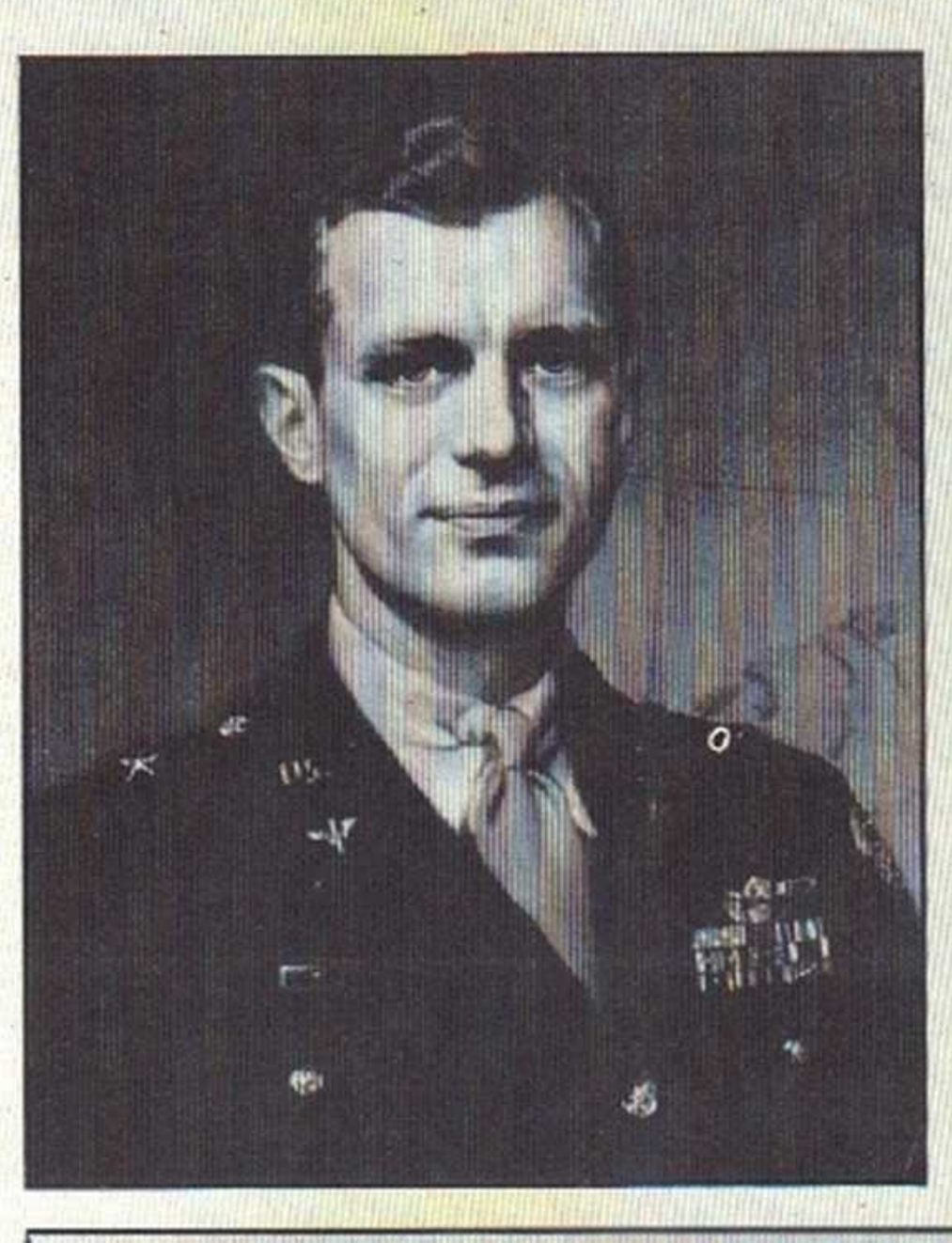
Nacido en Manila, Filipinas, el 14 de octubre de 1908, Castle se alistó en la Guardia Nacional en New Jersey como civil el 2 de octubre de 1924; a continuación obtuvo plaza en West Point, graduándose el 12 de julio de 1930 como subteniente en el Arma de Ingenieros. Fue trasladado al Air Corps y reconocido como piloto cualificado el 22 de diciembre al año siguiente. Entonces pilotó el Boeing P-26 Peashooter, con el 17 Escuadrón de persecución, base en Selfridge, antes de que abandonase el Air Corps, el 17 de febrero de 1934, para unirse entonces a la organización Sperry —aunque conservara su «status» militar en la reserva—, llegando a ser en ella presidente adjunto de la compañía. Mientras estaba en dicha empresa trabó amistad con el coronel Ira C. Eaker.

Hasta el 19 de enero de 1942 no volvió al servicio activo y, como simple capitán, fue uno de los siete oficiales seleccionados por el mayor general Eaker para acompañarle a Inglaterra para formar parte del Estado Mayor del Octavo Mando de Bombarderos (que más tarde se convirtió en la Octava Fuerza Aérea), llegando allí el 20 de febrero de 1942.

Fue ascendido a coronel el 1 de enero de 1943 y se presentó voluntario para mandar el 94 Grupo de Bombarderos en junio de 1943, pilotando las «fortalezas» Boeing B-17, con base en Bury St. Edmunds, maltrecho grupo que había sufrido fuertes bajas y cuya moral estaba en muy mal estado. Bajo su mando, el 94 consiguió dos menciones como unidad distinguida por el papel que desempeñó en los bombardeos sobre Regensburg, el 17 de agosto de 1943, y de Brunswick, el 11 de enero de 1944. El 14 de abril de 1944, se le concedió el mando de la Cuarta Ala de Bombarderos de combate y el 20 de noviembre fue ascendido a general de Brigada.

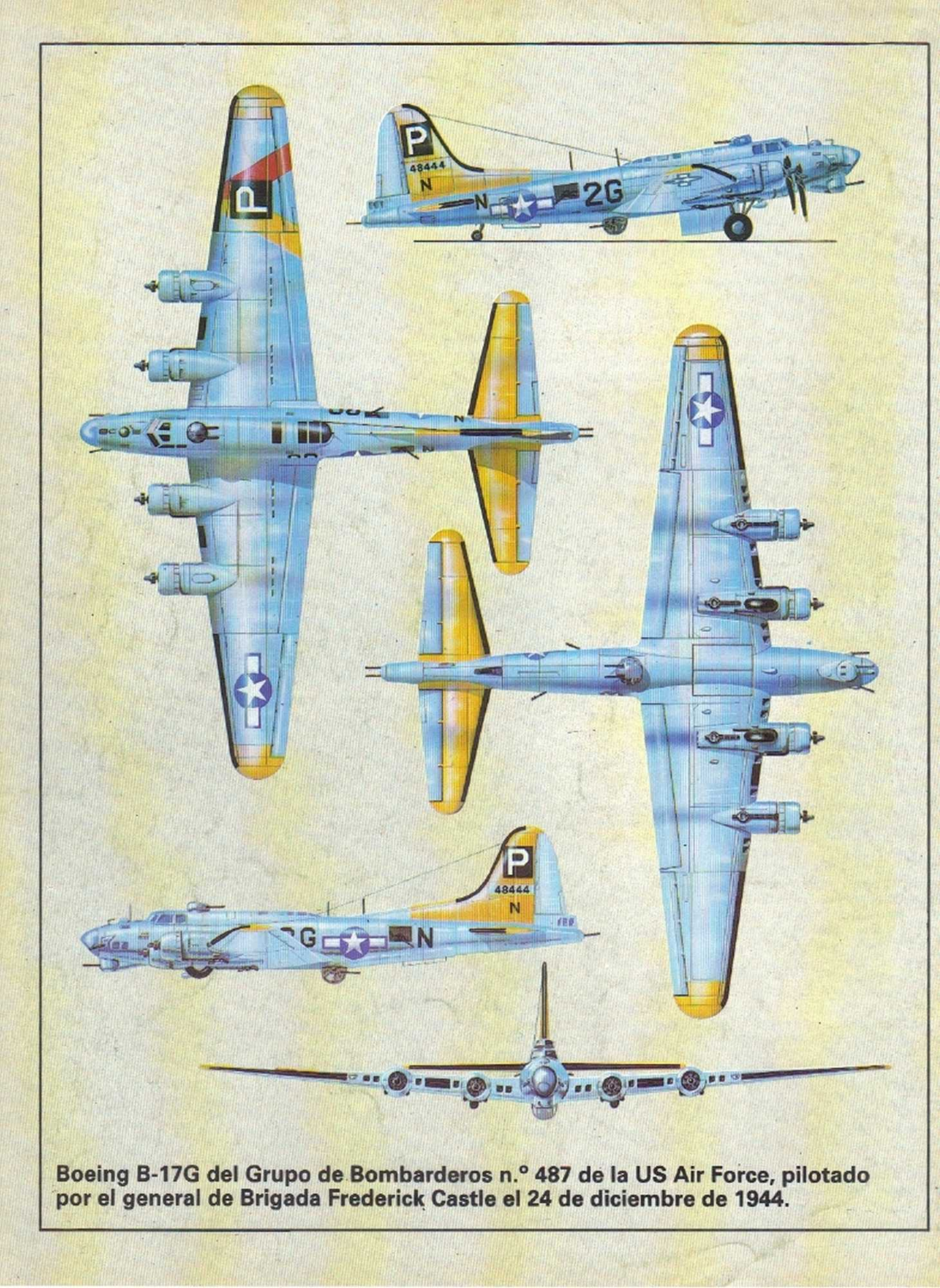
La víspera de la Nochebuena de 1944, la Octava Fuerza Aérea despegó hacia lo que que habría de ser su más importante operación contra fuerzas de tierra enemigas en las Ardenas en un solo día.

Entre los 2.034 bombarderos americanos que se enviaron estaba el B-17 de la tercera División de Bombarderos de la Cuarta Ala de Bombarderos de Combate. Esta fuerza iba mandada por un B-17G, serializado 44.8444, del Grupo 487, en el que volaba el general Castle, como comandante de la Fuerza Aérea de Choque. Debido al mal tiempo que había en tierra, la escolta de cazas que esperaba llegó tarde a su cita con los bombarderos y el avión insignia de los B-17 fue alcanzado de lleno por los cazas alemanes. Con todos los motores gravemente dañados, el avión insignia perdió altura rápidamente y Castle ordenó a su tripulación que se lanzara en paracaídas —todos ellos sobrevivieron— pero Castle, reacio ante la posibilidad de bombardear fuerzas aliadas en tierra decidió permanecer frente a los controles de su aparato en un esfuerzo por hacer aterrizar al dañado bombardero. Sin embargo, fue atacado de nuevo por cazas enemigos, una de las alas le fue arrancada y el B-17 se precipitó envuelto en llamas. El general Frederick W. Castle, veterano en 29 misiones aéreas, murió en su carlinga.



Retratado así poco antes de su muerte, Castle fue famoso por sus grandes dotes de mando.

Sobre estas líneas: el general H. H. «Hap» Arnold, comandante general de la U. S. Army Air Force, se encuentra con Castle (segundo por la derecha) y otros oficiales en Bury St. Edmunds, Suffolk.



Boeing B-17G del Grupo de Bombarderos n.º 487 de la US Air Force, pilotado por el general de Brigada Frederick Castle el 24 de diciembre de 1944.

LOS ASES
Y SUS AVIONES (54)

Dimensiones
Envergadura: 9,92 m.
Longitud: 8,85 m.
Altura: 2,5 m.

Motores
Daimler-Benz DB 605A de 1.475 caballos

Prestaciones
Velocidad máxima: 621 km/h.
Techo operativo: 11.550 m.
Alcance: 563 km.

Armamento
Un cañón MG 151 de 20 mm.
Dos ametralladoras MG 131 de 13 mm.

La insignia pesonal de Hartmann; sobre ella, la de la Jagddeschwader n.° 52.

Hartmann, en el centro, habla con dos compañeros. En febrero de 1945, accedió al mando de la JG 52 que contaba entre su personal a muchos de los pilotos de caza con mayores récords en el mundo.

Hartmann fue un hombre notable y poseía la facultad de calcular infaliblemente la desviación de tiro y conseguía su objetivo empleando muy poca munición.

El Messerschmitt Bf 109 de Erich Hartmann

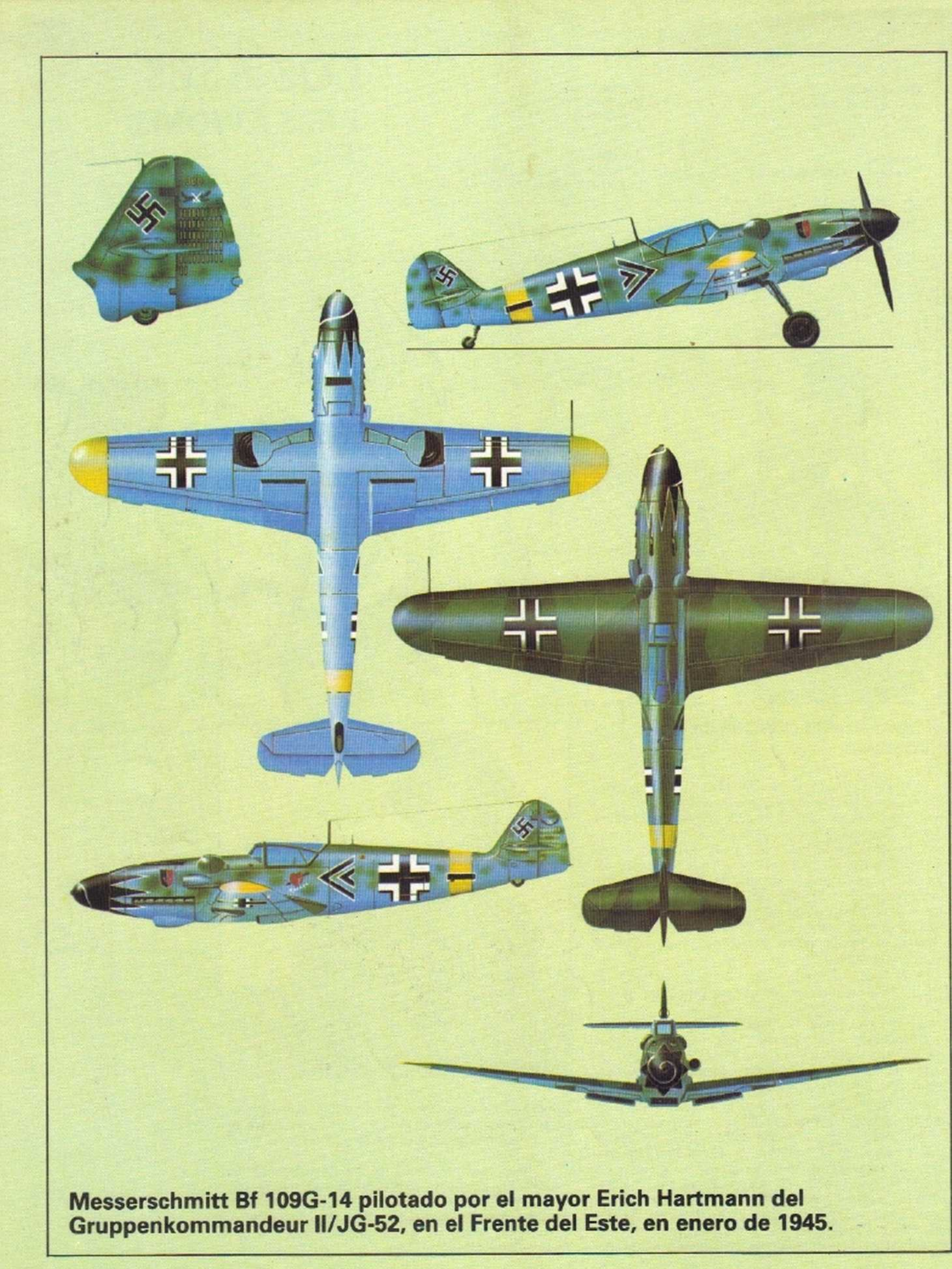
Erich Hartmann, el piloto de cazas récord de todos los tiempos, consiguió cada una de sus 352 victorias a bordo del Messerschmitt Bf 109, con la Jagdgeshwader 52. Cuando se integró en la Geschwader, en octubre de 1942, en el frente del Este, la unidad estaba equipada con el Bf 190F y, debido a que se pasaba por un período de calma entonces, no consiguió derribar probablemente más allá de una docena de aviones rusos, mientras pilotaba dicho aparato. Cuando la JG 52 recibió el excelente avión Bf 109 G «Gustav», el récord «staffelkapitan» de la staffel 9, el modelo G-6 y el G-10 empezaban a dejar paso al G-14.

El Bf 109G-14 fue la última versión operativa del «Gustav» y presentaba unas bellas proporciones con las ametralladoras pesadas MG 131 de 13 mm. montadas sobre el motor. También era muy proporcionada la cubierta de la carlinga del nuevo «Galland», de armazón más reducida y con una aleta y timón de orientación más altos y de madera. Los motores eran DB 605A, AM, AS, ASB, ASD o ASM.

Durante el último invierno de la Guerra Mundial, algunas unidades alemanas adoptaron la costumbre de pintarrajear sus aparatos con un camuflaje que semejara la nieve. El Bf 109G-14, de Hartmann, siguió el bien conocido esquema de verde oscuro y verde negro en la parte superior de los laterales y el azul pálido en la parte inferior, con manchas en los lados de fuselaje. Cuando asumió el mando de la JG 52 del II Gruo, su «Gustav» llevaba no sólo la insignia del grupo, sino que también conservó la de su famoso «staffel 9».

Como superpuesta marca de reconocimiento, su avión ostentaba una estrella de ocho puntas bordeada con blanco, simétricamente dibujada rodeando el mismo morro.

En los comienzos de su carrera de combate, Hartmann tenía su récord individual de victorias grabado en el timón de orientación de su aeroplano. A semejanza de otros pilotos de caza alemanes de alto récord de victorias, tenía en su historial la concesión de la Cruz de Caballero.



Messerschmitt Bf 109G-14 pilotado por el mayor Erich Hartmann del Gruppenkommandeur II/JG-52, en el Frente del Este, en enero de 1945.

LOS ASES
Y SUS AVIONES (55)

Dimensiones
Envergadura: 16,25 m.
Longitud: 13,05 m.
Altura: 4,18 m.

Motores
2 Gnome-Rhone 14 M 4/5 de 700 caballos.

Prestaciones
Velocidad máxima: 550 km/h.
Techo operativo: 8.000 m.
Alcance con tanque lleno: 2.100 km.

Armamento
Dos cañones Mk 108 de 30 mm.
Cuatro cañones MG 151 de 20 mm.
Una ametralladora gemela MG 812 de 7,9 mm.

Uno de los más sobresalientes pilotos nocturnos de caza, Martin Becker, que consiguió nueve victorias contra la RAF la noche del 14 al 15 de marzo de 1945.

El Messerschmitt de Martin Becker

Martin Becker fue uno de los pilotos alemanes nocturnos más importantes de los meses finales de la Segunda Guerra Mundial, y ganó considerable fama por sus extraordinarias series de múltiples victorias conseguidas en únicas salidas nocturnas, al mando de su Messerschmitt Bf 110 G.

Nacido en Wiesbaden el 12 de abril de 1916, «Tino» Becker se alistó en la Luftwaffe inmediatamente antes del comienzo de la guerra, entrenándose como piloto de reconocimiento. Se le asignó un puesto en una «aufrarungsgruppe», oue pilotaba los Messerschmitt Bf 110C en 1940 y permaneció en esta armada hasta principios de 1943, momento en el que fue transferido a los cazas de noche, también a bordo de los Bf 110.

Su primera victoria fue alcanzada durante las primeras horas del 23 de septiembre de aquel año, cuando destruyó un bombardero pesado Avro Lancaster, que tomaba parte en el bombardeo sobre Hannover. Rápidamente quedó establecida su reputación como excelente piloto en toda situación meteorológica, despegando con frecuencia en misiones contra la Royal Air Force cuando la mala visibilidad obligaba a la mayor parte de la fuerza alemana de noche a permanecer en tierra. Por entonces era «oberleutnant» en el I Grupo de la Nachtjagdgeschwader 4. Durante lo que se dio en llamar la Batalla de Ruhr, destruyó más de seis bombarderos nocturnos de la RAF, pero fue en la batalla de Berlín donde iba a alcanzar su más rotundo éxito.

Debido a que el comando de bombarderos de la RAF tenía que dispersar sus esfuerzos en ataques a objetivos distintos a la propia capital alemana, la noche del 22 al 23 de marzo de 1944 una gran cantidad de Lancasters y Halifaxes Hadley Page sobrevolaban la ciudad de Frankfurt-am-Main, fuertemente defendida. Despegando en Finthen, aeropuerto cercano a Mainz, Becker penetró en la formación de los bombarderos y derribó 6 de los 33 cuatrimotores pesados que la RAF perdió esa noche.

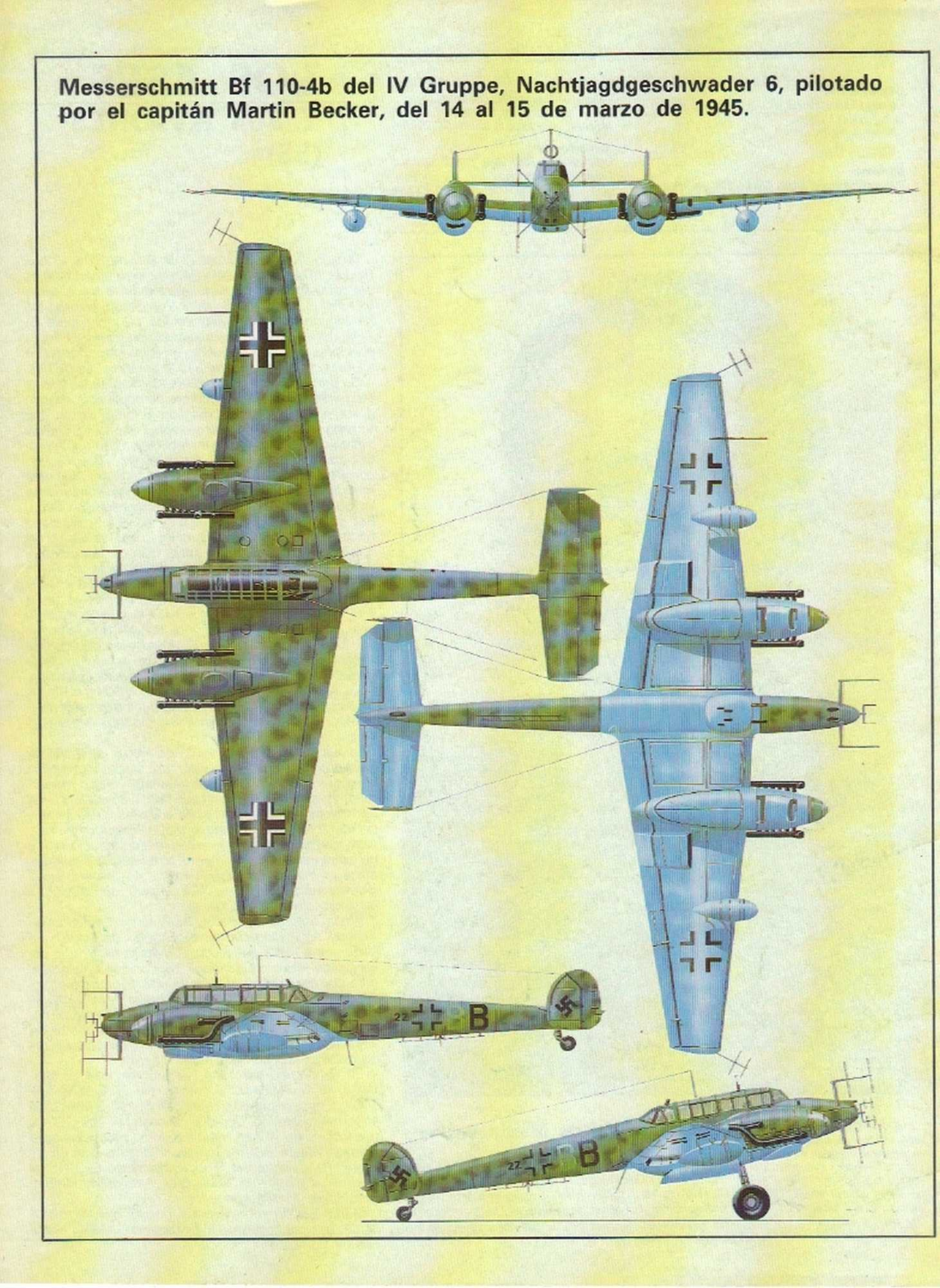
En las primeras horas del 31 de marzo, pilotando de nuevo un Bf 110G-4, realizó dos salidas contra los bombarderos de la RAF, que intentaban atacar Nuremberg en aquella famosa, aunque fallida, operación. En el período de tiempo transcurrido entre las 00,20 horas y las 00,50, localizó y destruyó tres Halifaxes y tres Lancasters. Tras ello, aterrizó para proveerse nuevamente de combustible y armamento. Volviendo a despegar, atacó un Halifax en viaje de vuelta, de la fuerza canadiense, del escuadrón n.° 429 (Brison), derribándolo a 48 kilómetros al norte de Metz.

Hasta entonces, Becker había estado volando en aviones eouipados con ametralladoras de disparo telescópico y había empleado el método de ataque denominado «von unter hinden», aminorando la velocidad para atacar por abajo y hacia la cola. Pronto se aficionó a la mortal ametralladora Schrage Musik, que le permitió acechar a los bombarderos enemigos por abajo y usar el cañón de mira telescópica contra los vulnerables tanques de combustible y a los depósitos de bombas del confiado bombardero.

En septiembre de 1944 fue promocionado a capitán y se le concedió el mando del IV Gruppe Machtjagdgeschwader 6, pilotando el Bf 110 G-4B/R3, de armamento pesado. Con dos cañones Mk 108 de mira telescópica de 30 mm. y 4 de 20 mm., montados en el Schrage Musik, alcanzó su más resonante éxito en salida única la noche del 14 al 15 de marzo de 1945, al destruir no menos de 9 Lancaster durante un bombardero sobre Zweibruken.

Martin Becker sobrevive a la guerra, con un récord de 58 victorias nocturnas alcanzadas en unas 80 acciones de combate.

Messerschmitt Bf 110-4b del IV Gruppe, Nachtjagdgeschwader 6, pilotado por el capitán Martin Becker, del 14 al 15 de marzo de 1945.



LOS ASES
Y SUS AVIONES (56)

Dimensiones
Envergadura: 12,5 m.
Longitud: 10,26 m.
Altura: 4,9 m.

Motor
Napier Sabre II de 2.180 caballos.

Prestaciones
Velocidad máxima: 685 km/h.
Techo operativo: 11.125 m.
Alcance (normal): 1.190 km.

Armamento

Previsión para dos cohetes o 907 kg de bombas bajo ala.
4 cañones de 20 mm.

El Hawker Tempest de Pierre Clostermann

Pierre Clostermann, acreditado a veces con una marca de 33 aparatos enemigos destruídos, fue de hecho el segundo piloto francés de más alta marca que sirviera en la Royal Air Force británica durante la Segunda Guerra Mundial.

Su marca de 33 victorias fue establecida con alguna diferencia en cuanto al sistema que se utilizaba generalmente para la RAF, siendo en realidad de diecinueve aparatos. Así, el comandante de escuadrilla, Juan Demozay, encabezaba la lista de los pilotos de caza franceses en la RAF, con 21 victorias en el aire.

Abandonando su hogar, en Brazzaville, Congo francés, a los 19 años, Clostermann emprendió su viaje a Inglaterra para alistarse en la RAF, realizando el entrenamiento para piloto de caza. Su primer puesto de combate como sargento piloto fue en una unidad francesa libre, del 341 Escuadrón, el 21 de enero de 1943, pilotando el Supermarine Spitfire Modelo IX.

Sus primeras victorias las alcanzó el 27 de julio de aquel año cuando, volando como segundo del capitán Christian Martell, destruyó dos Focke Wulf Fw 190 obre Francia. Destruyó otro Fw 190 el 27 de agosto, durante una batalla aérea sobre St. Omer, en la cual fue derribado su popular comandante de Escuadrón, René Mouchotte. Clostermann continuó pilotando el Spitfire Modelo IX, cuando el 28 de octubre fue designado y enviado al Escuadrón 602, en la ciudad de Glasgow. Aunque siguió cosechando victorias de forma ocasional, comenzó a reunir también un buen número de destrucciones de objetivos terrestres.

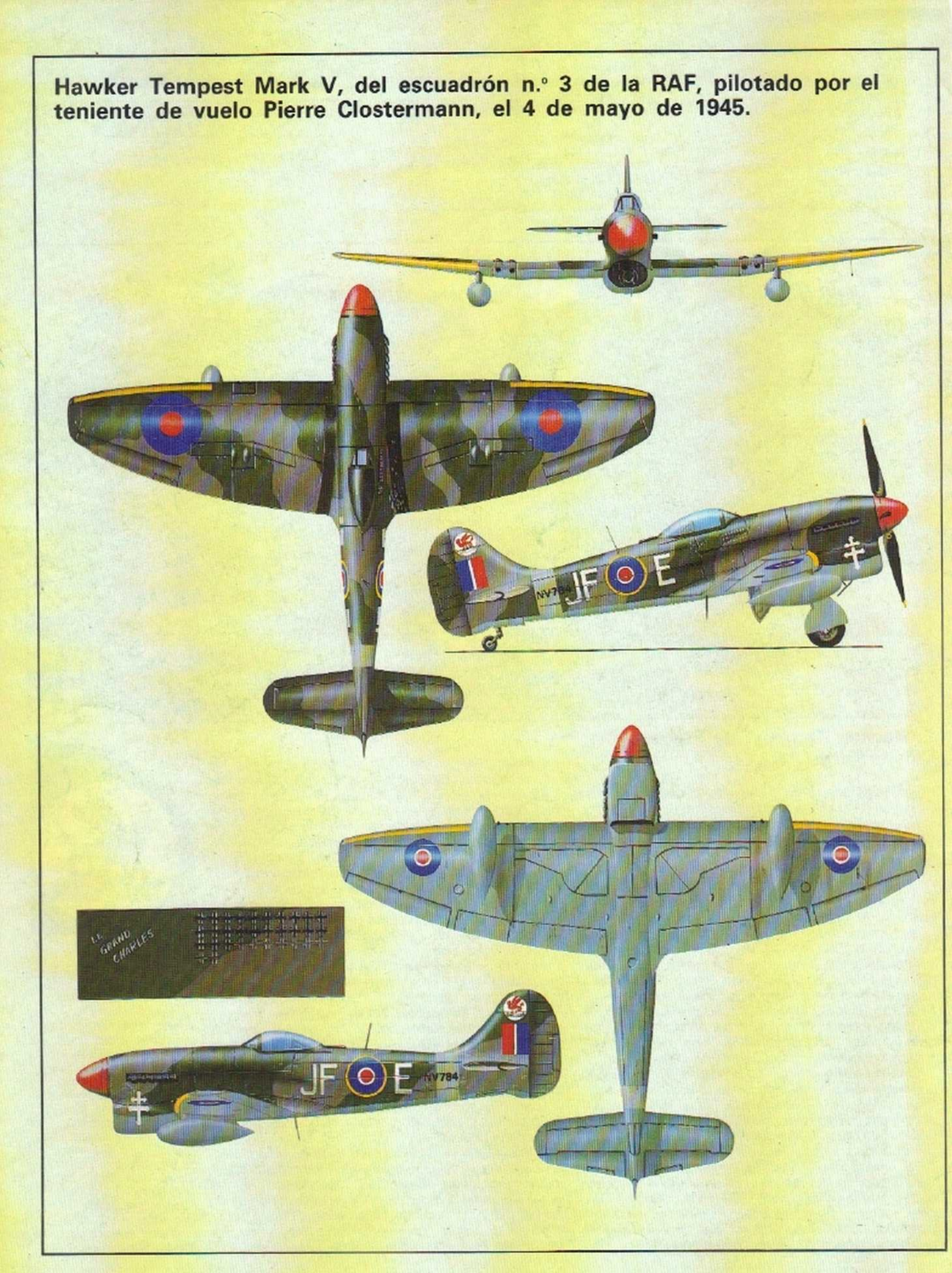
Para el 2 de julio de 1944 su marca estaba en los nueve, todos cazas alemanes, y fue galardonado con la Cruz de Vuelo Distinguido. El Escuadrón se había trasladado a Francia, a la espera del desembarco del día D, y, tras la noticia de su condecoración, Clostermann fue trasladado del frente y enviado a Inglaterra. Entonces tuvo la oportunidad de pilotar los cazas Hawker Typhoon y el Tempest Modelo V y, como resultado de repetidas solicitudes, obtuvo permiso para entrar en el servicio activo como teniente de vuelo en el Escuadrón 274, en la escuadrilla de Tempest n.º 122, en Volkel, Holanda, el 1 de marzo de 1945.

Las diez siguientes semanas fueron testigos del extraordinario afán combativo del joven francés. El 5 de marzo destruyó un Messerschmitt Bf 109, reclamando otro caza enemigo el día 14 . Una semana más tarde fue enviado al Escuadrón 56, y el 2 de abril derribó otro Fw 190, sobre el aeropuerto de Ahlhom. Sus ataques en el aire fueron, a partir de este momento, calificados frecuentemente como destructores, sobre los aeropuertos enemigos, convoyes motorizados y trenes. Clostermann fue galardonado con una barra en su Cruz y asignado como comandante de la escuadrilla n.º 3 del «A» Flight, pilotando también el Tempest Modelo V desde Volkel.

El Escuadrón se trasladó poco después a Fassberg, en Alemania, y, volando desde allí, Clostermann superó su marca el 20 de abril, destruyendo dos Fw 190 sobre Skagerrak y participando en la destrucción de un Junker JU 290. Continuó reclamando victorias sobre aparatos alemanes con regularidad, tanto en combates, como en tierra, hasta el final de la guerra.

Clostermann (a la izquierda) trasladado a Francia a mediados de 1944 con el Escuadrón número 602 en el comienzo de los desembarcos del día D. Aparece fotografiado en conversación con el jefe del Estado Mayor aéreo, sir Charles Portal, quien, con el secretario de Estado, sir Archibald Sinclair inspecionaba la unidad, poco después de su llegada. Clostermann fue transferido posteriormente al Escuadrón n.º 3, cuyo emblema aparece sobre estas líneas.

Hawker Tempest Mark V, del escuadrón n.º 3 de la RAF, pilotado por el teniente de vuelo Pierre Clostermann, el 4 de mayo de 1945.



Dimensiones
Envergadura: 11,33 m.
Longitud: 12,6 m.
Altura: 3,96 m.

Motores
Dos Rolls Royce Derwent 5 de 3.500 libras.

Prestaciones
Veloc. máxima: 970 km/h.
Techo operativo: 15.240 m.
Alcance: 515 km.

LOS ASES
Y SUS AVIONES (57)

El Gloster Meteor de Eric Greenwood

Los meses inmediatamente posteriores al término de la II Guerra Mundial constituyeron un período en el cual Gran Bretaña mantuvo por un corto plazo la supremacía mundial en tecnología aeronáutica, tal como la había tenido inmediatamente después del armisticio de 1918. A la cabeza de esta supremacía estaba la Rolls Royce Ltd., la compañía cuyos primeros motores de propulsión a chorro impulsaron el caza Gloster Meteor, único avión jet de combate aliado que entró en servicio durante la guerra. Decididos a demostrar esta supremacía mundial de la forma más teatral, se tomó la determinación de patrocinar su aparición en la carrera para el récord mundial absoluto de velocidad en vuelo. Los hombres de la Gloster comenzaron a preparar dos Meteors a finales del verano de 1945. El piloto jefe de pruebas de la Gloster Aircraft Comp. era por entonces Eric Stanley Greenwood.

Nacido el 28 de noviembre de 1908, Greenwood sirvió en la Royal Air Force en una corta comisión de servicio entre 1928 y 1933 antes de llegar a ser piloto jefe de los British Flying Boats durante un año.

Se incorporó al recientemente formado Hawker Siddeley Group en 1936, siendo nombrado piloto auxiliar de pruebas con Armstrong Whitworth desde 1937 hasta 1941. Durante los siguientes tres años, como piloto jefe de pruebas con la Air Service Training Ltd, fue responsable de los vuelos experimentales de todos los cazas americanos —y algunos bombarderos— que entraron en servicio en la RAF. En 1944 Eric Greenwood se unió a la Gloster e inmediatamente tuvo a su cargo los vuelos de desarrollo del Meteor, que entró por entonces en servicio en el Escuadrón 616 de la RAF.

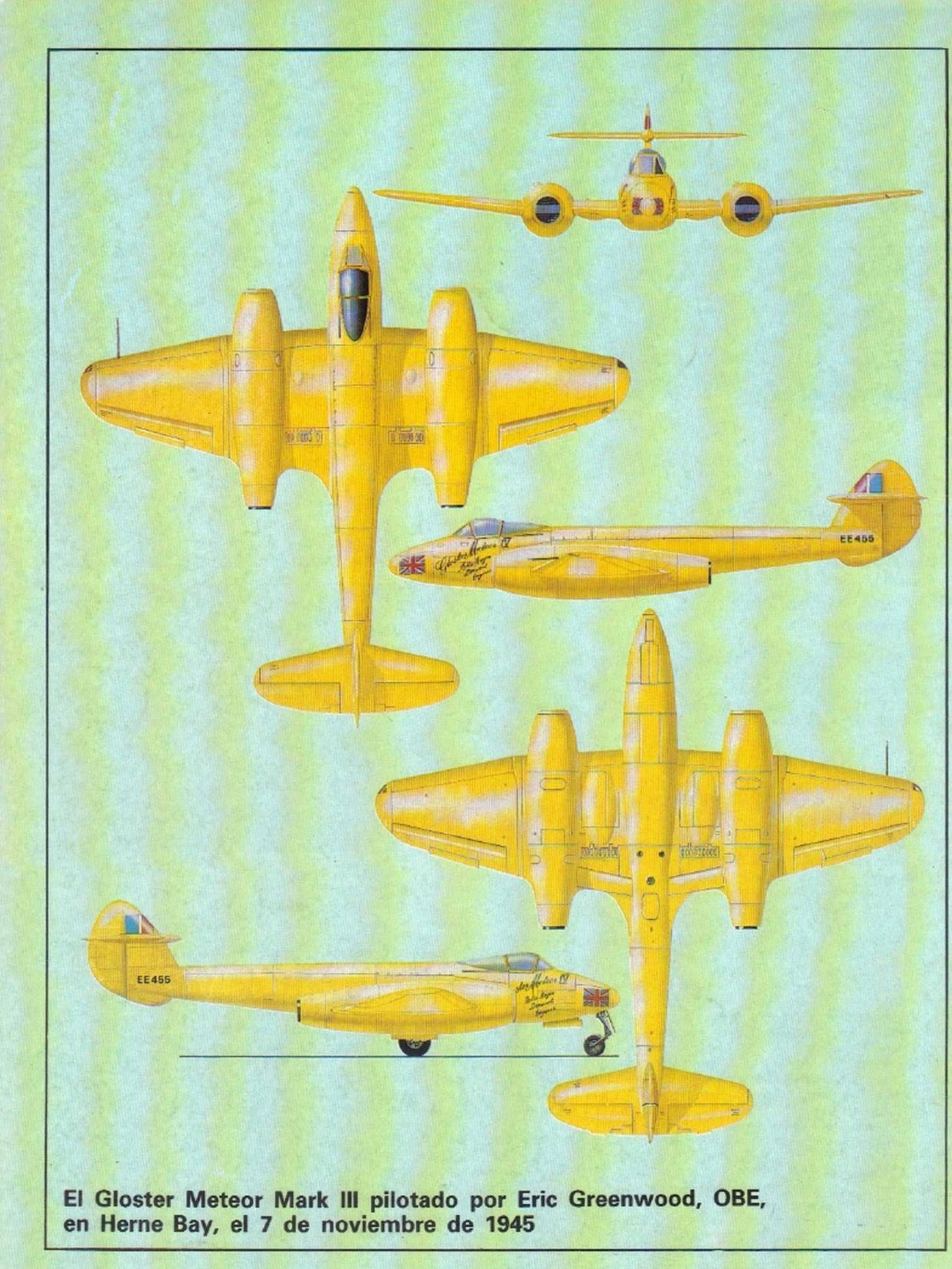
El afortunado emparejamiento de la estructura del Meteor y los motores turbojets Derwent de la Rolls Royce se vio confirmado por los informes de vuelo de Greenwood y el Meteor Mark III fue modificado para presentar enormes barquillas para motores de gran profundidad de ala, elevando efectivamente el número crítico de Mach del aparato a 0,76 o a la teórica velocidad máxima de 940 km/h., a nivel del mar. Con la eliminación del armamento, una preparación especial de la superficie de acabado y cierto cuidado en escoger las condiciones atmosféricas más favorables, se esperaba superar los 965 km/h. Dos Meteors de similares características, serializados EE454 y EE455, fueron pilotados por el grupo del capitán Hugh Wilson, uno de los pilotos de jet más experimentados en el RAE Farnborough, que había entrenado a los pilotos del Escuadrón n.° 616, y por Eric Greenwood, respectivamente.

El 7 de noviembre de 1945, volando en una carrera de tres kilómetros en Herne Bay, en Kent, el primero estableció un nuevo récord mundial de velocidad con 975,66 km/h., batiendo el récord de los 754,8 km/h. establecido por Fritz Wendel seis años antes. El aparato de Eric Greenwood, que aparece en la fotografía adjunta, alcanzó los 970 km/h.

Greenwood había sido también el primer piloto del mundo en volar en un aparato turbopropulsado cuando pilotó el Trent-Meteor, serializado EE227, desde Church Broughton, el 26 de septiembre de 1945. Permaneció en la Gloster durante algunos años, para entrar más tarde en la Beagle Aircraft Ltd., en 1956, en la que llegó a director gerente adjunto.

Arriba: El Meteor EE 454 fotografiado mientras se encuentra alzado sobre gatos en el aeropuerto de Moreton Valence, en Gloucester, durante los preparativos para el vuelo en que alcanzó el record mundial de velocidad.

Sobre estas líneas: Greenwood (a la izquierda) posa junto al capitán de escuadrilla H. J. Wilson, su compañero en los vuelos de velocidad para el record mundial.



El Gloster Meteor Mark III pilotado por Eric Greenwood, OBE, en Herne Bay, el 7 de noviembre de 1945

Dimensiones
Envergadura: 11,32 m.
Longitud: 11,44 m.
Altura: 4,59 m.

Motores:
General Electric J47-GE-13 de 2.360 kg. de empuje.

Prestaciones
Velocidad máxima: 1.090 km/h.
Techo operativo: 14.385 m.
Alcance: 1.030 km.

Armamento
Seis ametralladoras de 0,5 pulgadas.

LOS ASES Y SUS AVIONES (58)

El F-86 North American de Francis Gabreski

El coronel Francis S. Gabreski fue uno de los siete pilotos que alcanzaron la categoría de ases, tanto en la Segunda Guerra Mundial, como en la de Corea. Nacido el 28 de enero de 1919, «Gabby» Gabreski era natural de Oil City, Pennsylvania. Después de hallarse presente en Wheeler Field, Hawaii, como teniente en el Escuadrón de persecución n.° 45 del US Army Corps cuando los japoneses atacaron Pearl Harbor, fue llamado de nuevo a Estados Unidos en octubre de 1942, donde se unió al Escuadrón n.° 61 del 56 Grupo de Cazas, pilotando el nuevo Republic P-47 Thunderbolt. Al llegar a Inglaterra, Gabreski fue ascendido a mayor, con mando en el Escuadrón 61. Entre junio de 1943 y el 20 de julio de 1944, cuando se estrelló cerca de Coblenza y fue hecho prisionero por los alemanes, destruyó 28 aparatos enemigos en el aire, lo que le convirtió en el piloto americano con más alto récord en el frente europeo.

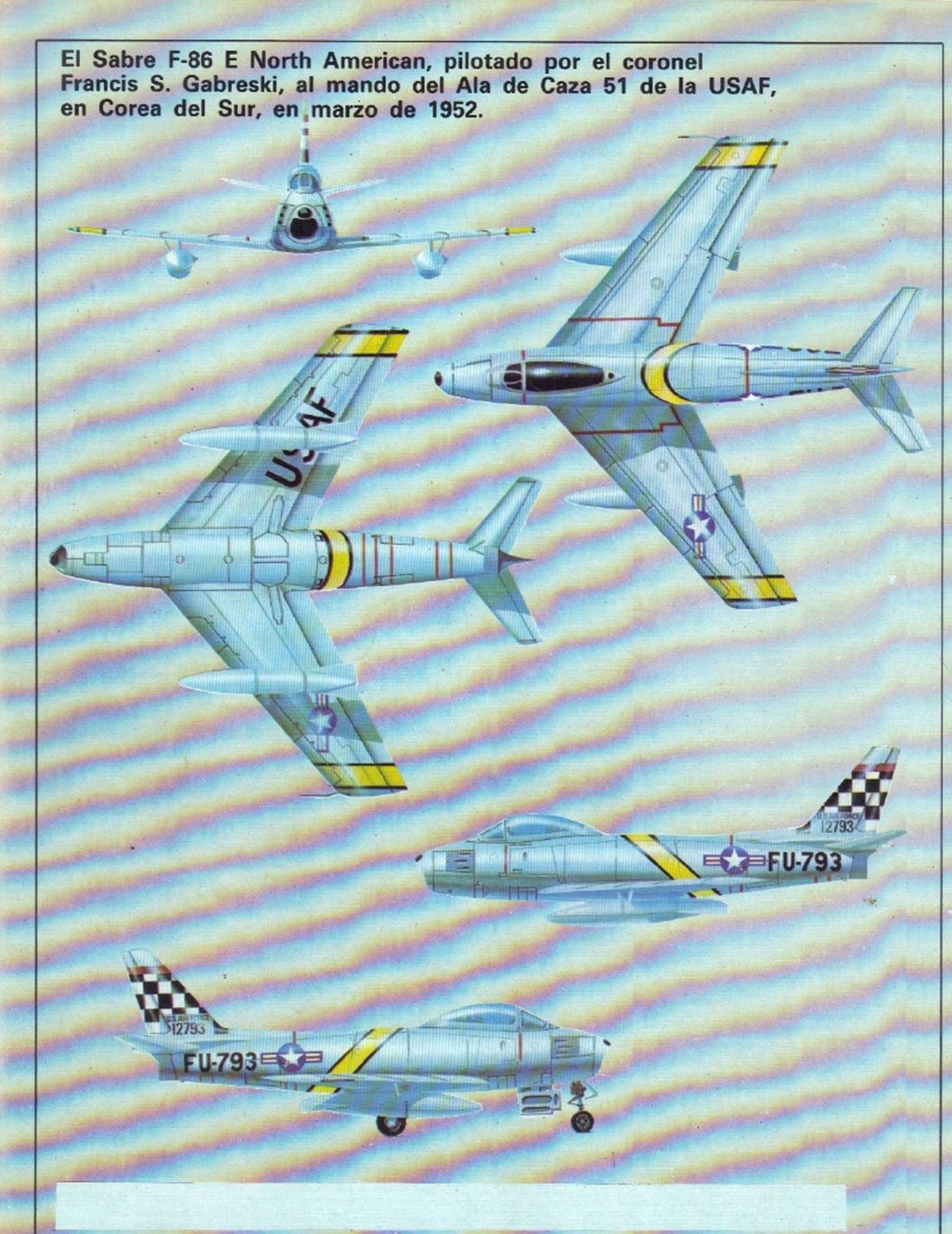
Al volver a América en 1945, se convirtió en piloto de pruebas de la Air Force, en la base de Wright-Patterson, pero a finales de 1946 dejó el servicio activo para incorporarse a la Douglas Aircraft Corp. Sin embargo, al poco tiempo regresó a la USAF y fue ascendido a teniente coronel, con mando en el Escuadrón de Cazas 55. A principios de 1951, Gabreski fue enviado a Corea al mando de la 4.ª Ala de Caza de intercepción; la primera unidad que pilotaba el F-86A Sabre North American en la zona de guerra. Para octubre de aquel mismo año había destruído ya tres Mig-15; cazas comunistas a reacción.

Al incrementarse el número de cazas jet enemigos sobre Corea en 1951, se decidió poner en servicio una nueva Ala de F-86 empleando en el Ala de Cazas 51, en lugar de los Lockheed F-80 Shooting Stars, los nuevos caza-bombarderos F-86E. Ascendido entonces al grado de coronel, Gabreski se puso al mando del Ala 51, que estuvo lista para entrar en combate el 1 de diciembre. Derribó su cuarto Mig en enero de 1952, su quinto, el 1.° de abril, y su sexto, trece días más tarde. La siguiente victoria, que fue compartida, elevó su récord total en la campaña de Corea a cinco y medio aviones jet enemigos destruídos.

Francis Gabreski fotografiado en la carlinga de su F-86 durante la guerra de Corea. Mandó la cuarta Ala de cazas interceptores y más tarde tuvo el mando del Ala 51.

Gabreski, durante la Segunda Guerra Mundial.

El Sabre F-86 E North American, pilotado por el coronel Francis S. Gabreski, al mando del Ala de Caza 51 de la USAF, en Corea del Sur, en marzo de 1952.



Dimensiones
Envergadura: 11,7 m.
Longitud: 10,57 m.
Altura: 4,82 m.

Motor
Bristol Centaurus 18
de 2.480 caballos

Prestaciones
Velocidad máxima: 740 km/h.
Techo operativo: 10.910 m.
Alcance: 1.125 km.

Armamento
Cuatro cañones Hispano de 20 mm.
16 cohetes de 7,62 cm.
2 bombas de 454 kg.

LOS ASES Y SUS AVIONES (59)

El Hawker Sea Fury de Peter Carmichael

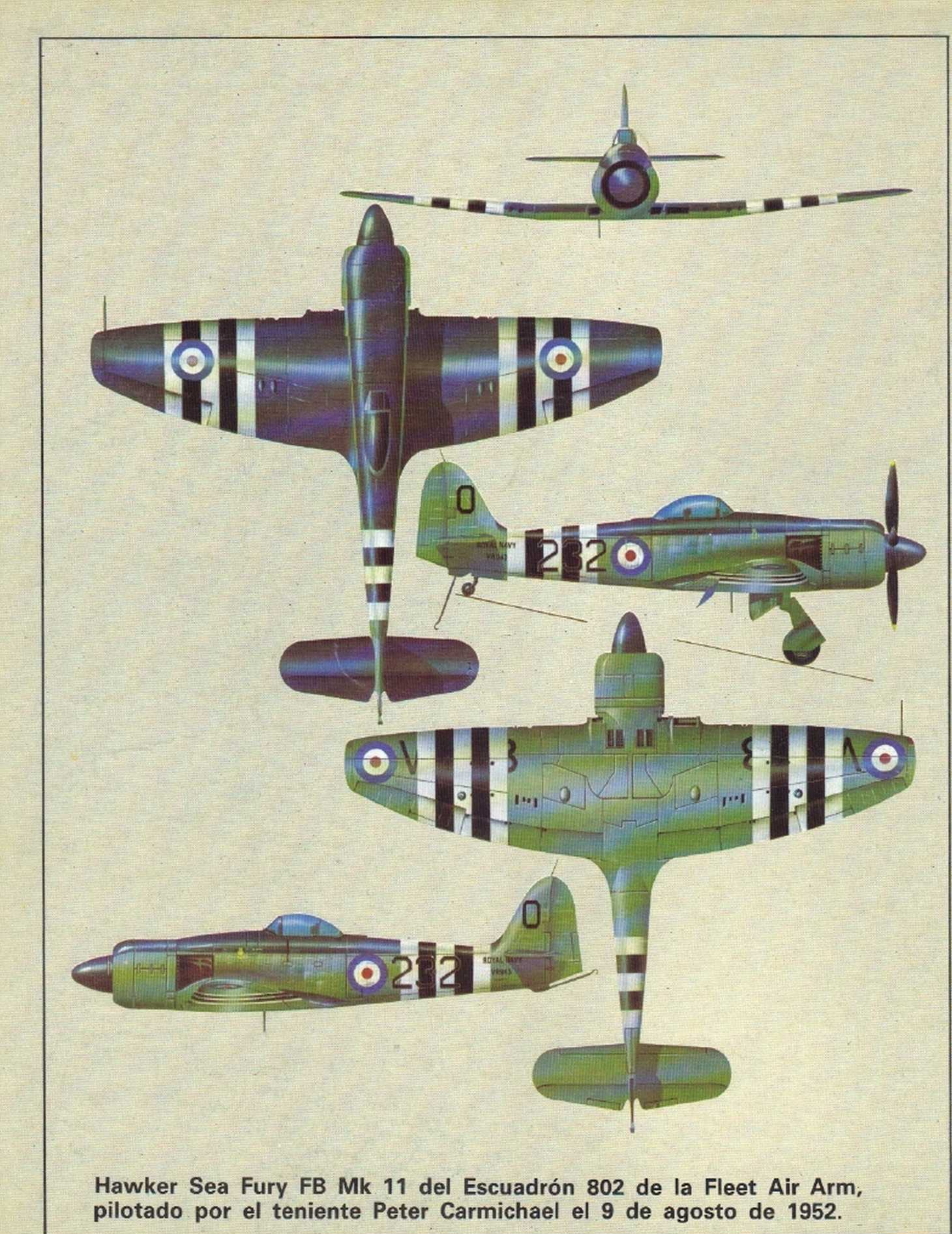
Cuando comenzó la guerra de Corea el 25 de junio de 1950, la Royal Navy estaba equipada todavía en su totalidad por aviones de hélice, mientras que la US Navy, por el contrario, utilizaba el reactor Grumman F9F-2 Panther. Sin embargo, desde el principio, los gobiernos británico y de la Commonwealth asignaron barcos en la zona de guerra bajo el control de los jefes de la US Navy. Después que el portaaviones ligero HMS Triumph hubiera contribuido con Supermarines Seafires y Fairey Fireflies al primer ataque con portaaviones de la guerra, con aparatos del portaaviones Valley Forge, llegaron al frente los «Theseus» y «Glory», a los que siguió el australiano «Sydney».

En abril de 1951, los comunistas lanzaron su ofensiva más importante aproximadamente al mismo tiempo que el HMS «Theseus» era reemplazado por el HMS «Glory» y, poco después, por el HMS «Ocean», siendo este último un portaaviones ligero, equipado con cazabombarderos Hawker Sea Fury Modelo II y Fairey Firefly Modelo 5. Llamado al frente como apoyo en el contrataque de las Naciones Unidas, la flota aérea de este portaaviones realizó numerosas salidas de intercepción sobre las fuerzas de tierra, y fueron los aviones del «Ocean» quien establecieron el récord de no menos de 123 salidas operativas en un solo día.

Durante el verano de 1952, la aviación británica tuvo una serie de encuentros aéreos con los cazas a reacción comunistas MiG 15, pero hasta el 9 de agosto no cayó uno de ellos ante las ametralladoras de un piloto de la Royal Navy. En las primeras horas de aquel día, cuatro Sea Furies capitaneados por el teniente Peter Carmichael, del Escuadrón 802, despegando del HMS «Ocean», fueron atacados por ocho MiG 15 al norte de Chinnampo, en la costa noroeste de Corea. Los pilotos británicos respondieron al ataque y Carmichael consiguió disparar una ráfaga de dos segundos contra uno de los cazas enemigos, a cuyo piloto alcanzó con toda probabilidad, pues el MiG entró en picado casi vertical hacia tierra y estalló. Todos los Sea Furies regresaron indemnes.

El Sea Fury del teniente Carmichael, serializado VR 943, llevaba la letra O en su deriva y también el distintivo de las barras blancas y negras en el fuselaje y en las alas. En esto último se asemejaba a todos los aparatos de los portaaviones británicos y de la Commonwealth durante la guerra de Corea. El Sea Fury 11 era capaz de llevar a bordo hasta dieciséis proyectiles cohete de 76,2 mm., dos bombas de 454 kg., dos tanques de 410 litros de combustible, o bien, bombas de napalm bajo las alas.

El teniente Peter Carmichael (segundo por la derecha) con los tres pilotos del Escuadrón 802 cuya divisa aparece sobre estas líneas, que formaban su agrupación de vuelo cuando derribó un MiG 15 sobre Corea.



Hawker Sea Fury FB Mk 11 del Escuadrón 802 de la Fleet Air Arm, pilotado por el teniente Peter Carmichael el 9 de agosto de 1952.

Dimensiones
Envergadura: 10,27 m.
Longitud: 13,98 m.
Altura: 4,01 m.

Motor
Rolls Royce Avon RA7R de 3.234,1 kg. de empuje.

Prestaciones
Velocidad máxima: 1.171 km/h.
Techo operativo: 14.875 m.
Alcance aproximado: 660 km.

LOS ASES Y SUS AVIONES (60)

Duke (segundo desde abajo), en compañía de otros pilotos compañeros de pruebas. Llegó a ser el piloto de pruebas de la compañía, en 1948, para los Hawkers y su jefe en 1951. Duke contribuyó de forma destacada al desarrollo del Hawker Hunter, y el 7 de septiembre de 1953 estableció un record mundial de velocidad.

El Hawker Hunter de Neville Duke

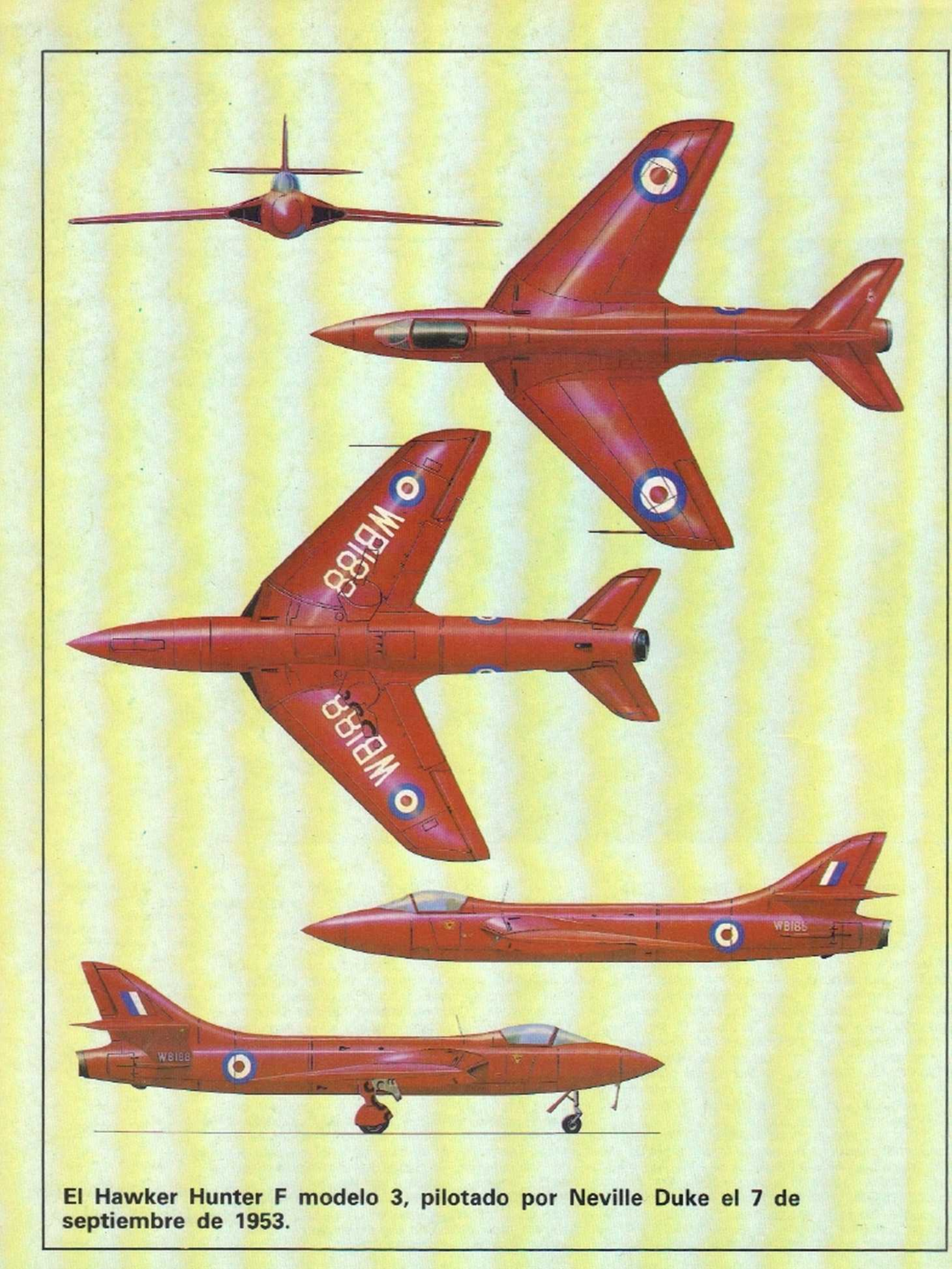
Nacido en Tombridge, Kent, el 11 de enero de 1922, Neville Duke sirvió durante la mayor parte de su carrera en activo, en los frentes del Oriente Medio y del Mediterréneo, donde logró la totalidad de sus 28 victorias, exceptuando dos. Al volver al Reino Unido, en septiembre de 1944, fue trasladado temporalmente a la Hawker Aircraft Limited, como piloto de pruebas de producción, a bordo de los Tempests. En 1945 hizo el curso número 4 en la escuela Empire, para pilotos de pruebas, antes de incorporarse a la Royal Air Force High Speed Flight, bajo el mando del capitán E. M. Donaldson, que estableció un nuevo record mundial de velocidad con el Gloster Meteor modelo IV, con 990 km/hora.

Todavía como piloto de pruebas, Duke pasó unos dieciocho meses en Boscombe Down, antes de darse de baja en la RAF y, a mediados de 1948, fue nombrado piloto de puebas de la compañía Hawker. Al principio pilotó Sea Furies y Sea Hawks —estableciendo esta vez un record de velocidad hasta El Cairo, en 1949— como asistente del jefe de Escuadrón T. S. «Winpey» Wade, piloto-jefe de pruebas.

El 13 de abril de 1951 Wade perdió la vista en el Hawker P-1081 y Duke se convirtió en piloto-jefe de pruebas con la Hawkers, haciendo el último vuelo en el prototipo del Hunter, serializado WB 188, en Boscombe Down, el 20 de julio de aquel año.

Para muchos, el Hunter llegó a ser sinónimo de Neville Duke, y sus brillantes intervenciones, año tras año, en Farnborourgh serán siempre recordadas, sobre todo la de 1952: inmediatamente después de contemplar como moría su íntimo amigo John Derrry, mientras realizaba una proeza similar, despegó para dar su propia versión de la hazaña al traspasar la barrera del sonido.

Al año siguiente, el 7 de septiembre, Neville Duke, pilotó el prototipo original, ahora con motores nuevos, turborreactores Rolls-Royce Avon RA7R dotados con post-combustión, denominado «Hunter modelo 3» desde Tangmere, en un trayecto de 3 km. hasta cerca de Littlehampton, en Sussex, a una velocidad media de 1.171 km/h., estableciendo así un nuevo record mundial absoluto de velocidad. El 19 de septiembre voló en el mismo aparato en un circuito cerrado de 100 km., para establecer una nueva marca mundial en este tipo de circuitos, a 1.141 km/h.



El Hawker Hunter F modelo 3, pilotado por Neville Duke el 7 de septiembre de 1953.

Dimensiones
Envergadura: 11,7 m.
Longitud: 17,76 m.
Altura: 4,96 m.

Motores
Dos General Electric J79-10 de 7.786,5 kg. de empuje.

Prestaciones
Veloc. máx.: 2.415 km/h.
Techo operativo: 19.685 m.
Alcance: 2.815 km.

Armamento
Hasta seis AIM-7E misiles Sparrow, o cuatro Sparrows y cuatro misiles AIM-9 Sidewinder aire-aire.
Hasta 7.260 kg. de capacidad de almacenaje.

LOS ASES
Y SUS AVIONES (y 61)

EL PHANTOM DE LA MCDONNELL DOUGLAS, DE RANDY CUNNINGHAM

El teniente Randy Cunningham, que fuera el primer as de los pilotos de cazas de la marina USA en la Guerra de Vietnam y récordman de la Marina USA en aquella guerra, voló en el escuadrón de cazas récord de la Marina americana y fue el único norteamericano que consiguió destruir tres jets MiGs en un solo día.

Nacido el 8 de diciembre de 1941, el día en que Norteamérica entró en la Segunda Guerra Mundial, en los Angeles, California, Cunningham se graduó en la Universidad de Missouri y enseñó educación física en Hinsdale High School. Entró en servicio activo en la Marina USA en marzo de 1967 y fue entrenado como piloto de caza en Chase Field, Beeville, Texas.

Al principio fue integrado en el escuadrón de cazas Vf-96 de la U. S. Navy, en julio de 1969, completando dos giras con esa unidad.

Cunningham se graduó también por la U. S. Navy Fighter Weapons School, en Miramar, aquella extraordinaria organización táctica (apodada «Top Gun») que proveyó a los pilotos de la Marina americana con el más alto nivel de precisión requerido para enfrentarse a la amenaza de los Mig sobre Vietnam.

Formando pareja con el teniente William P. Driscoll, como operador del radar de intercepción, Cunningham se encontraba ya en aguas vietnamitas volando con los Phantoms Vf-96 F-4J de la McDonnell, embarcados en el «USS Constellation», a finales de 1971. Cuando se enfrentó por primera vez a los MiGs comunistas, ya había realizado 150 vuelos de entrenamiento para combate y estaba lo mejor preparado que se podía pedir sin experiencia real de combate. El 19 de enero de 1972 derribó su primer caza enemigo, un MiG-21, durante una misión de escolta sobre Quang Lang, primera victoria con que contaba la U. S. Navy en los últimos dieciocho meses. En esta ocasión pilotaba el n.º 157267, y derribó al avión enemigo con un misil Sidewinder. Seguidamente, el 8 de mayo, destruyó un MiG 17 con el mismo aparato y también con un Sidewinder. Dos días más tarde pilotaba otro F-4J, el n.º 155800, cargado con dos misiles Sparrow, otros cuatro Sidewinder y dos bombas Rockey, de piña, como parte de una fuerza de ataque contra los hangares ferroviarios en Haiphon. Debido a un error en la cabecera de la formación, el grupo de Cunningham se retrasó sobre el objetivo y, tras cruzar sus bombas, se vio fuertemente atacado por el fuego antiaéreo de los SAM, MiG 17, MiG 19 y MiG 21. En el curso del combate Cunningham destruyó un MiG 17 con un misil aire-aire Sidewinder, antes de lanzarse al rescate de una sección de F-4, que se veía cercada por el fuego comunista. Distrayendo a los pilotos enemigos y atrayendo su atención sobre él, salvó con toda seguridad la vida del comandante Dwight Timm y consiguió derribar otro MiG-17 con su segundo Sidewinder, por cuya acción Cunningham y Driscoll fueron consecuentemente nominados para la concesión de la Medalla al Honor.

Aunque aún tenía bastante carburante, Cunningham optó por regresar hacia la costa, debido a la continua llegada de más y más MiGs. Casi inmediatamente avistó un solitario MiG 17 que se acercaba presentando combate. Rápidamente se dio cuenta de que su oponente era un expertísimo y decidido piloto, que se hallaba altamente entrenado en el uso de la táctica de ataque en plano vertical (la mayoría de los pilotos comunistas preferían las maniobras horizontales, más simples). Cada vez que Cunningham lanzaba su F-4 en vertical, en un intento de quedar por encima de su adversario, lo que le permitiría virar por detrás del MiG, descubría que el piloto enemigo se había colocado exactamente carlinga contra carlinga.

Cuando el gran caza americano se retiraba para intentar de nuevo la maniobra, le daba al piloto del Mig una excelente ocasión para usar su cañón pesado. Estas maniobras se repitieron varias veces antes de que Cunningham decidiera cerrar las válvulas y levantar los frenos, reduciendo la velocidad a 150 nudos y, así, obligar al MiG a pararse de velocidad. Mientras el enemigo entraba en el campo de tiro por el extremo del objetivo, Cunningham le fue a la zaga y soltó un Sidewinder mientras hacía un picado vertical. Comprendió que su esperanza era fallida, puesto que los sensores infrarrojos del misil iban a ser confundidos por el fuego cruzado de tierra, pero contempló como el Sidewinder explosionaba cerca del MiG, el cual entró en picado hacia tierra antes de que el piloto pudiera saltar.

El teniente Randy Cunningham y su compañero Willy Driscoll fotografiados juntos en un F-4J de la VF-96 a bordo del «U. S. S. Constellation», después de su combate del 10 de mayo.

Sobre estas líneas: Dos Phantoms F-4J preparados para ser lanzados desde el «USS Constellation». El aparato que aparece al fondo es el que Cunningham pilotaba cuando consiguió su triple destrucción de MiGs.

McDonnell Douglas F-4J Phantom II, de la marina USA, pilotado por el teniente Randall H. Cunningham, el 10 de mayo de 1972.

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LOS GENERALES (1)

Alexander, Harold

El 29 de abril de 1945, después de un rápido avance por territorio italiano, el general del ejército británico Harold Alexander acepta la rendición de las tropas alemanas en Italia. Aquel mismo año recibe el nombramiento de gobernador de Canadá, cargo que ocupará durante casi siete años. Posteriormente, en 1962, después de haber sido algunos años segundo jefe de las fuerzas del Pacto del Atlántico Norte, se retira a la vida privada. Muere en Londres el 16 de junio de 1969. La prensa, en las notas necrológicas, se referirá á él como «el mejor producto de la tradición inglesa del soldado caballero».

Harold Rupert Leofric George Alexander, tercer hijo del conde de Caledon, había nacido el 10 de diciembre de 1891 en el condado de Tyrone, en Irlanda del Norte. A los veinte años, y siguiendo la tradición militar de la familia, se alista en la Caballería de un regimiento de la Guardia Irlandesa. Poco después, en 1914, recibe el bautismo de fuego en la batalla de Ypres, en Flandes.

Pronto tiene oportunidad de demostrar sus notables cualidades militares y su aptitud para el mando. De este modo, a los 43 años es el general más joven de Gran Bretaña. Como sus futuros adversarios Rommuel y Kesselring, Alexander había terminado la experiencia de la gran guerra templado para cualquier prueba y con un excelente historial. En la postguerra tuvo oportunidad de profundizar en el conocimiento de la mentalidad y de la capacidad de los combatientes alemanes al mandar en Letonia contra los bolcheviques una «división blanca» a la que se había incorporado un batallón del renaciente ejército alemán. Esta experiencia sería de capital importancia en el futuro de su carrera.

Poco antes de dar comienzo la II Guerra Mundial es nombrado general de División, y como tal combate a los alemanes en Flandes tomando parte de en la retirada de Dunkerque. En 1942, en el mes de marzo, coordina el repliegue del contingente angloindio destacado en Birmania. La situación era realmente desmoralizadora. Alexander se encontraba en un país inhóspito combatiendo a tropas enemigas que se anunciaban superiores. No se dejó vencer, y después de dos meses de marchas forzadas consiguió llevar a sus tropas hasta las montañas de Assam, desplegando a sus hombres en defensa de la India.

En aquella época el desarrollo de la contienda se mostraba claramente favorable a las potencias del Eje. Rommel había lanzado su ofensiva del norte de Africa. Alexander recibe la orden de trasladarse a El Cairo para tomar el mando del teatro de operaciones del Oriente Medio. Como primera medida traslada el cuartel general al desierto, y convence a sus soldados de que Rommel no es indestructible. En enero de 1943 sus tropas ocupan Túnez, y en mayo del mismo año acepta la rendición de las fuerzas germanoitalianas de Africa.

Alexander conversa con soldados norteamericanos durante la campaña en Italia.

Dos meses más tarde, y una vez cumplida su misión en Africa, dirige el desembarco de las tropas aliadas en Sicilia. En septiembre del mismo año participa en las conversaciones de rendición de Italia, para dirigir días después la «Operación Avalancha», tal como se conoció al desembarco aliado en Salerno.

En la primavera de 1944 participa en las batallas de Cassino. Pese a la renuncia de Churchill, recibe el nombramiento de mariscal. La rendición de las fuerzas alemanas fue firmada en el Cuartel General Angloamericano de Caserta.

Alexander terminó sus días en su finca a las afueras de Londres.

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LAS ARMAS (1)

Bren Carrier

Una vez terminada la I Guerra Mundial, la mayoría de los ejércitos seguían aferrados a la idea ya superada de la necesidad de ruptura de una línea enemiga inómvil. Por eso insistían en la fabricación de carros de combate fuertemente acorazados y de gran potencia artillera.

Sin embargo Inglaterra prefirió optar por los tanques pequeños, veloces y ágiles. De este modo en 1920 aparece un prototipo de vehículo blindado monoplaza proyectado por sir Gifford Martel. Se continúa esta línea con otros tipos de carros, hasta que el ejército británico comprende que son unos vehículos tan ligeramente acorazados y armados que en ningún caso se pueden utilizar como medios efectivos de combate. Por eso se decide fabricar un tipo básico adaptable a todas las misiones sin que haya que realizar grandes modificaciones. En 1934 nace el VS 250 de cadenas, producido por la firma Vickers Armstrong.

El VS 250 fue el origen del modelo definitivo de vehículo todo uso que realizado en 1939 se conoció universalmente como Bren Carrier. El nombre procedía del excelente fusil ametrallador que portaba y que en los primeros modelos constituía su armamento principal.

Este tanque relativamente pequeño, ya que tan sólo pesaba cuatro toneladas y media, tenía capacidad para una tripulación de hasta seis hombres. De él se realizaron tres modelos básicos, que sólo se diferenciaban por el motor. El tipo 1 llevaba un Ford de 8 cilindros en V y 65 caballos. El tipo 2 tenía también un Ford GAEA de 8 cilindros en V y 85 HP, y el tipo 3 iba propulsado por el mismo motor, sólo que en los dos primeros casos se fabricaba en Inglaterra, y el último en Canadá.

Sus reducidas dimensiones y la regularidad de su marcha hicieron de él un vehículo óptimo para el reconocimiento y el trasnporte de tropas. Con el tiempo se mejoró notablemente el armamento, sustituyendo el fusil ametrallador Bren por una carabina anticarro de gran eficacia.

El Bren Carrier se utilizó en diversas versiones modificadas para múltiples fines y fue muy apreciado por cuantas tropas lo emplearon. Las fuerzas del Eje lo capturaron en gran número, especialmente en Francia y Africa.

Tipo Bren Carrier	n.° 1 Mk II	Motor	Ford V8 de 65 HP
Año	1939	Velocidad máx.	48 km/h
Peso	4,5 t	Autonomía	250 km
Longitud	3,65 m	Tripulación	de 3 a 6
Anchura	2,10 m	Armamento	1 carabina ac Boys de 14 mm +
Altura	1,60 m		1 Bren o 2 de 7,7 +
Luz libre	20 cm		1 mort. de 55 mm
Protección (coraza máx.)	10 mm	Máx. trinchera superable	1,40 m

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LOS GENERALES (2)

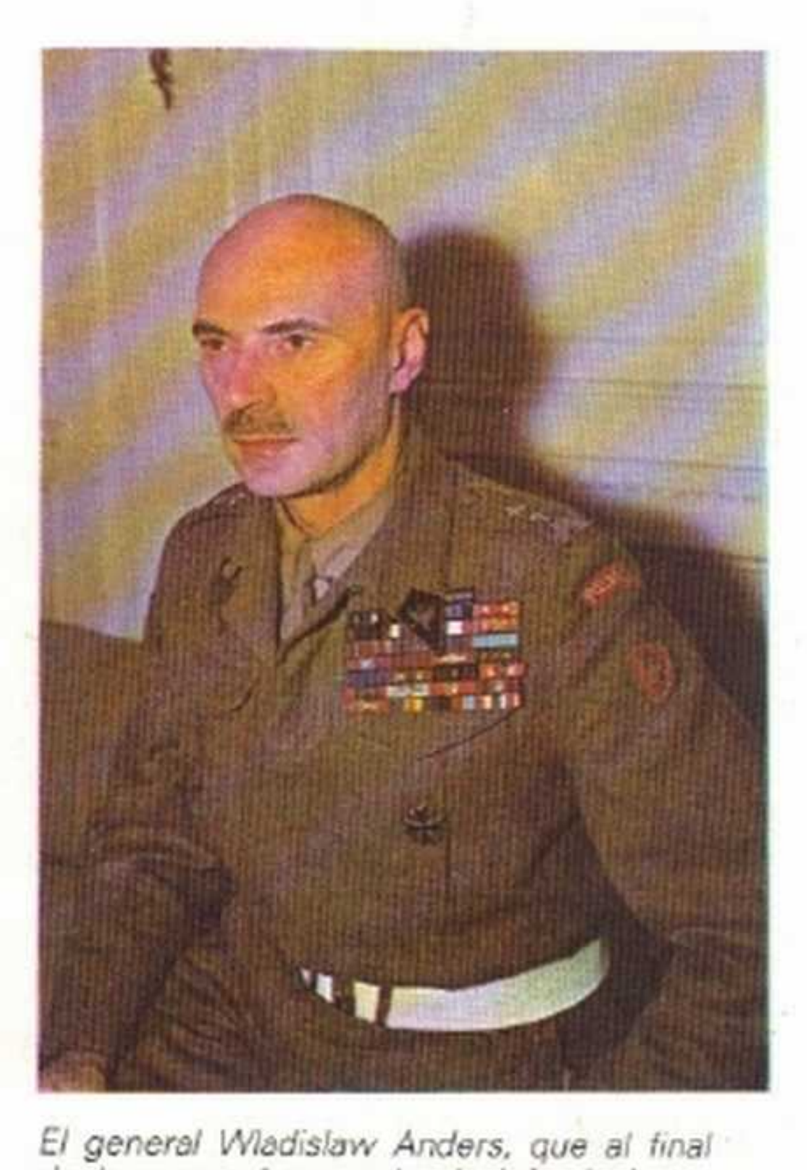
Anders, Wladislaw

Wladislaw Anders fue el general polaco que pasó a la Historia por la legendaria carga de Caballería, que en 1939 rompió el cerco de carros de combate panzer del Ejército de Hitler.

Había nacido en Bolonia, en las proximidades de Varsovia, el 3 de agosto de 1892. Su vida estuvo señalada por la lucha por la libertad.

En su juventud, durante la I Guerra Mundial, fue oficial de un regimiento de Caballería del ejército zarista. Después de la revolución soviética de 1917 manda un escuadrón de Caballería contra los rusos en defensa de Polonia, su país. En 1936 recibe el nombramiento de general, y cuando Hitler inicia su camino para hacerse dueño de Europa, e invade Polonia, Anders protagoniza uno de los pocos episodios victoriosos y más gloriosos de la guerra, cargando contra los carros de combate alemanes y logrando romper su cerco con la Caballería. Esto ocurre en 1939, y ese mismo año, al caer prisionero de los rusos, es conducido a Moscú y encerrado en la Lubianka donde permaneció casi dos años.

Una vez en libertad a finales del mes de julio de 1941, se le confía la organización del Ejército Polaco para combatir junto a los aliados en la guerra contra Hitler. Enviado a Oriente Medio, se le encomienda el mando de 60.000 soldados, al frente de los cuales combate toda la campaña de Africa del Norte, interviene en las batallas más importantes del desierto y se une finalmente al VIII Ejército del general Montgomery.



El general Wladislaw Anders, que al final de la guerra fue nombrado jefe de las tropas polacas en el sur de Europa.

Izquierda: Un soldado alemán posa sentado en una tanqueta polaca TK-3, capturada en 1939.

Izquierda, abajo: Una columna de tanquetas polacas TK-1, dispuestas para unas maniobras.

El general Anders también hizo la guerra en Italia. Fue uno de los principales protagonistas aliados de la campaña, con una actuación especialmente destacada en Montecassino. En 1944, en el mes de mayo, vence a los tenaces defensores, la tercera compañía de paracaidistas alemanes, y conquista Montecassino. En sus memorias reconoció el valor del combatiente germano, para quien tuvo palabras de elogio.

En el transcurso de la campaña de Italia libera Ancona y Bolonia, y en enero de 1945 el gobierno polaco exiliado en Londres le nombra comandante en jefe de todas las tropas polacas que combatían en el sur de Europa. Al terminar la guerra el general Anders no quiso regresar a su patria, declarándose hostil al gobierno polaco comunista.

Se instaló en Londres, donde durante el resto de su vida constituyó visita obligada para todos los polacos en el exilio europeo.

A su muerte, ocurrida el 12 de mayo de 1970, fue sepultado en Montecassino por su expreso deseo.

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LAS ARMAS (2)

Tanque ligero 7TP

En la década de los años 30 Polonia compró entre 40 y 50 tanques **Vickers** de 6 tm. El desarrollo posterior de este modelo condujo a la construcción del tanque ligero **7TP,** que estuvo produciéndose desde 1934 a 1939. La primera versión disponía de 2 torretas, cada una de ellas equipada con una ametralladora simple, y pesaba unos 9.000 kg. El motor era un Saurer de 110 hp. La siguiente versión disponía, por el contrario, de una torreta sueca armada con un cañón Bofors de 37 mm. y una ametralladora coaxial de 7,92 mm. Debido a las dificultades de suministro de la torreta sueca, no se construyeron muchas unidades de este modelo.

La versión final (el **7TP** mejorado) disponía de un blindaje más pesado, una nueva torreta diseñada al efecto y una suspensión más potente. Sin embargo, no llegó a producirse. El **7TP** tuvo que ser sustituido por el **10TP,** cuyo primer prototipo se finalizó en 1937. Disponía de una suspensión tipo Christie, y el motor era un La France americano de 210 hp. y 12 cilindros, que permitía al vehículo una velocidad punta en carretera de 50 km/h. Al igual que algunos tanques norteamericanos Christie, el **10TP** también podía desplazarse sobre las ruedas, prescindiendo de las cadenas. En ese caso, la velocidad punta era de 70 km/h. El **10TP** disponía de la misma torreta que el **7TP,** pero además estaba armado con una ametralladora montada en el casco.

El **14TP** fue un tanque medio que también disponía de una suspensión tipo Christie, aunque el modelo tan sólo podía desplazarse sobre sus cadenas. Este tanque alcanzaba una velocidad punta en carretera de 50 km/h. y estaba movido por un motor alemán Maybach de 12 cilindros. Su peso en combate era de 14.000 kg. Al igual que el **10TP,** nunca llegó a producirse.

Los polacos encargaron 2 tanques americanos Christie en 1936, pero como nunca llegaron a pagarlos no les fueron servidos, y acabaron incorporándose a las fuerzas armadas de los Estados Unidos.

Cuando los alemanes invadieron Polonia en 1959, el Ejército polaco disponía de una fuerza acorazada de 169 tanques **7TP** así como 50 Vickers de 6 tm., 67 tanques ligeros Renault FT-17 de la I Guerra Mundial, 53 Renault R-35 franceses (que se retiraron a Rumanía y no entraron en acción), unas 700 tanquetas TK/TKS, y un centenar de automóviles blindados. Esta fuerza, enviada a combatir contra más de 3.000 tanques alemanes, fue rápidamente destruida o capturada.

Tanque ligero 7TP

7TP, 7TP mejorado, 10TP y 14TP.

Tripulación: 3 hombres.

Armamento: 1 cañón de 37 mm., 1 metralladora de 7,92 mm. coaxial con el armamento principal.

Coraza: Máxima 40 mm.

Dimensiones: Longitud 4,997 m., anchura 2,413 m., altura 2,159 m.

Peso: 11.000 kg.

Motor: Saurer diesel con una potencia de 110 hp.

Prestaciones: Velocidad máxima carretera 32 km/h.; autonomía 160 km.; franqueo de obstáculo vertical 0,609 m.; franqueo de zanja 1,828 m. pendiente 60 por 100.

Historial: Al servicio del ejército polaco desde 1934 a 1939.

Auchinleck, Claude J. E.

Militar de gran prestigio aunque poco afortunado a la hora de elegir a sus colaboradores y subordinados más directos, el general inglés Auchinleck, al estallar la II Guerra Mundial, era comandante en jefe de la India, si bien su gran oportunidad surge cuando por disposición de Churchill, en julio de 1941, sustituye al general Wawell al frente de las fuerzas británicas desplegadas contra el ejército germanoitaliano en el Norte de Africa.

Claude Auchinleck nació en Aldershot (Hampshire) en 1884. A sus 57 años, al asumir el mando en el Norte de Africa, es efectivamente un general extraordinariamente preparado y muy prudente. Sin embargo confía el VIII Ejército al general Cunningham, famoso por sus fáciles victorias contra los italianos en Abisinia, pero que no estaba a la altura de esta responsabilidad. El 23 de noviembre de 1941 las fuerzas acorazadas británicas estaban casi destruidas por el Afrika Korps en Sidi Rezegh. Auchinleck demuestra su frialdad y entereza cuando ordena a Cunningham mantener la ofensiva pese a la voluntad de éste de iniciar la retirada. No se deja impresionar por el momentáneo fracaso porque sabe que la abundancia de reservas británicas y la escasez de los aprovisionamientos de Rommel producirán su efecto antes o después.

Del sucesor de Cunningham, Neil Ritchie, se dice que preside el VIII Ejército más que mandarlo, lo cual indica una nueva falta de acierto de Auchinleck al elegir a su subalterno. Esto no quita para que el 7 de diciembre Rommel se vea obligado a replegarse.

Surgen elementos de conflicto entre Churchill y el General. El Premier quiere reanudar cuanto antes la ofensiva, y también que Auchinleck mande personalmente el VIII Ejército, si bien éste no cree oportuno atacar, y cuando asume el mando directo del Ejército sigue sin decidirse. Tiene otras responsabilidades además de la de vencer al mariscal Rommel. Presionado por Churchill, le promete que el 15 de junio iniciará el ataque.

Continúan las diferencias de criterio entre el general y el Primer Ministro. Esta vez se trata de Tobruk. El político está convencido de que se defenderá largo tiempo. El militar cree que hay que conservarlo pero sólo como apoyo costero de un nuevo frente. Rommel resuelve las dudas. Ataca y conquista la fortaleza en menos de 24 horas. El 21 de junio Tobruk se rinde, con 33.000 prisioneros, seis generales y gran cantidad de material. Churchill exige el cese de Ritchie. Auchinleck, pese a su tendencia natural a defender a sus subordinados hasta las últimas consecuencias, acaba aceptando, y toma el mando directo del VIII Ejército. Acabará siendo sustituido por el legendario Montgomery, que adopta como propios todos los planes de Auchinleck y la misma estrategia de espera.

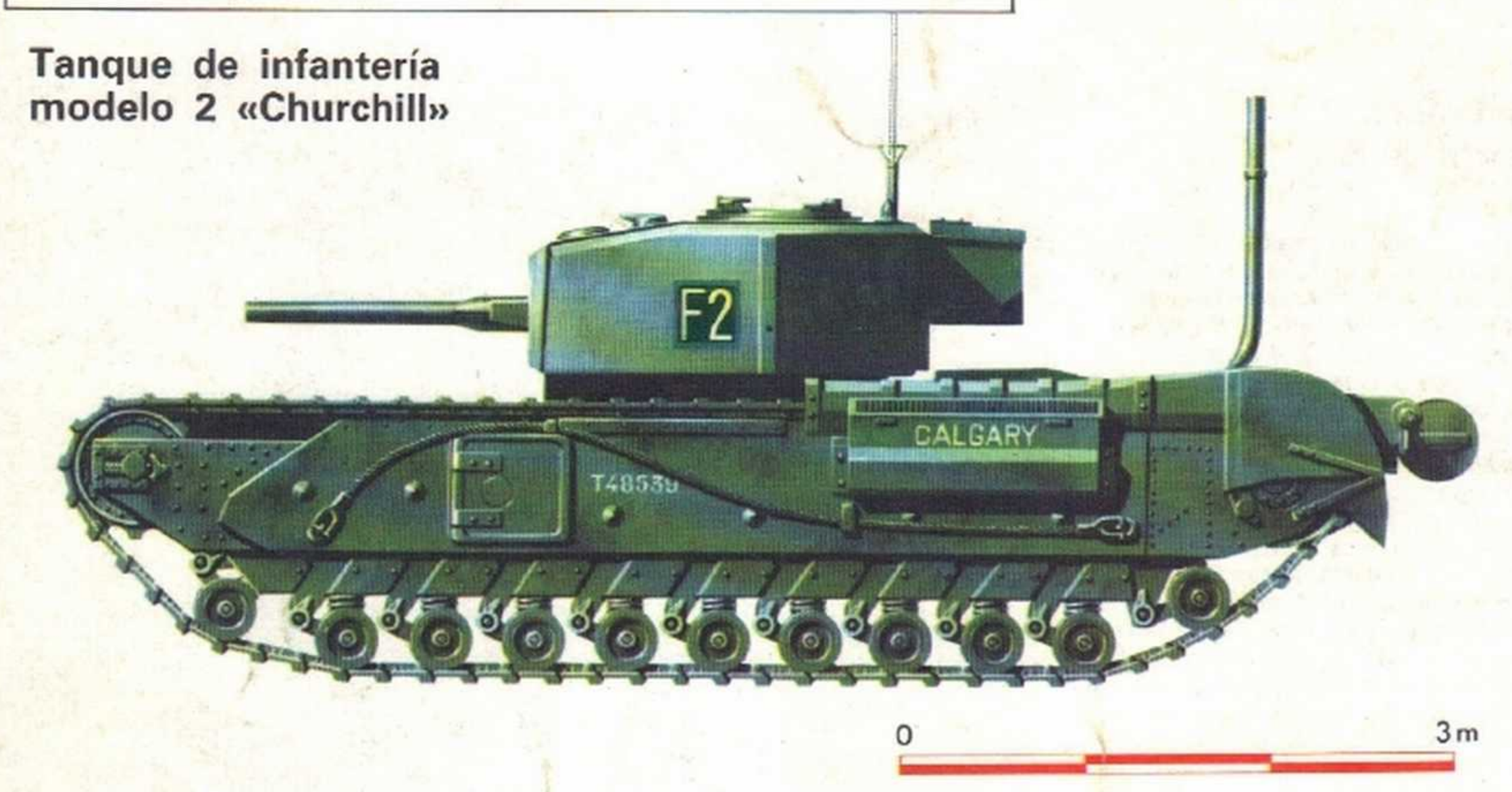
El general Auchinleck, que al mando del VIII Ejército se enfrentó al Afrika Korps.

Con el paso de los años la figura del general Auchinleck fue revalorada, y gran parte del mérito atribuido a Montgomery por su victoria sobre Rommel en El Alamein le ha sido reconocido.

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LAS ARMAS (3)

Tanque de infantería modelo 2 «Churchill»



En septiembre de 1939 el Estado Mayor del ejército británico se dio finalmente cuenta de que Inglaterra no disponía de un modelo de carro pesado capaz de acompañar eficazmente a la Infantería contra los objetivos fortificados, ni tampoco de oponerse a la acción de los carros alemanes de los últimos tipos. Se encargó a una firma irlandesa que pusiera remedio a esta situación, y ésta, después de tan sólo un año, presentó un prototipo que fue aceptado para la producción en serie.

Aunque no se trataba realmente de una vuelta a los viejos esquemas, seguía siendo un carro extraño. Dotado de cadenas envolventes, tenía una buena maniobrabilidad y una aceptable marcha en carretera. La coraza aseguraba una protección razonable, pero la velocidad era baja y la pieza principal, un obús de 76,2 mm, estaba en posición fija, mientras que en la torreta se situaba un cañón anticarro de 40 mm y una ametralladora de 7,92 mm. Sobre el techo de la torreta podía montarse un antiaéreo Bren de 7,7 mm de tiro rápido.

Este tipo se denominó Modelo 1, y pronto fue modificado a base de sustituir el obús del casco por una ametralladora de 7,92 mm. Este fue el Modelo 2. Cambios sucesivos en el armamento y en su disposición dieron lugar a los distintos modelos, hasta llegar al Modelo 6, de silueta modificada que siguió en servicio muchos años después de la guerra.

Fueron construidas también versiones especiales, como el tipo de transporte de puentes o el lanzallamas.

Aunque no puede definirse como el mejor de los carros ingleses, el «Churchill» fue también apreciado por sus tripulaciones por su protección y fiabilidad. Este tanque combatió prácticamente en todos los frentes de Europa y Norte de Africa y se utilizó como elemento especial en Dieppe. Allí una treintena de carros Modelos 1,2 y 3 del 14.º Regimiento acorazado canadiense, dotado de tubos de escape especiales y tomas de aire que los harían anfibios, tendrían que haber entrado en acción contra las posiciones alemanas poco después del desembarco.

No ocurrió así, y al final de la batalla los soldados de la Wehrmacht pudieron recuperar un buen número casi intacto, mientras sólo una escasa parte de la fuerza de desembarco lograba a duras penas volver a los barcos que la devolverían a Inglaterra.

Entre la variedad de modelos de este tanque de Infantería destaca el Modelo 4 por su torreta de fundición así como de planchas soldadas, mientras que el Tipo 5 disponía de un mortero de 95 mm para usar en tiro cercano contra fortificaciones.

Tanque de Infantería tipo «Churchill»	Mk2	Vel. máx.	27 km/h.
Año	1941	Autonomía	203 km.
Peso	36 t.	Tripulación	5
Longitud	7,44 m.	Armamento	1 × 40 + 2 × 7,92 + 1 × 7,7
Anchura	3,25 m.		
Altura	2,48 m.	Máx. trinchera superable	3,65 m.
Luz libre	51 cm.	Máx. escalón superable	30°
Protección (cor. máx.)	100 mm.	Vado	91 cm.
Motor	Bedford 12 cil. de 350 HP.		

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LOS GENERALES (4)

Badoglio, Pietro

Pietro Badoglio nació en un pueblecito del Monteferrato el 28 de septiembre de 1871. Hijo de terratenientes, al final de sus estudios en el Liceo ingresó en la Academia Militar de Turín. Lleva una carrera no muy brillante hasta que conoce inesperadamente la notoriedad en 1916 con el episodio famoso de Babotino: Badoglio, a la cabeza de una columna especial, conquista la cabecera de puente de Gorizia en un alarde de valor y de inteligencia estratégica. Contaba entonces 45 años, y a los 46 es promovido a general de División y luego a teniente general por méritos de guerra.

A partir de ese momento y a pesar de cierto número de intervenciones de consecuencias desgraciadas, hasta desastrosas, como en el caso de la derrota de Caporetto, su carrera no sólo permanece incólume sino que avanza con pasos de gigante. En el transcurso de diez años, de 1926 a 1936, es nombrado jefe del Estado Mayor General y mariscal de Italia; gobernador de Tripolitania y Cirenaica, cargo que mantiene hasta 1934, en que pasa a ser Alto Comisario para Africa Oriental; jefe de las operaciones bélicas de la guerra de Etiopía y Virrey de Etiopía después de la conquista de Addis Abeba.

Con el final de la guerra Badoglio llega a la cumbre de su carrera y de su fama. Recibe numerosos honores y prebendas: el título de duque de Addis Abeba, la concesión de un régimen especial económico, el regalo de un chalet en Roma, la presidencia del Consejo Nacional de Investigaciones.

Llegan los años de la II Guerra Mundial. Consciente de la grave falta de preparación del Ejército y poco dispuesto en favor de la política del Eje, se opone a la intervención de Italia en la guerra, aunque no dimite de su cargo de jefe del Estado Mayor cuando su patria toma parte activa en la guerra. «Un soldado no dimite, un soldado combate», dice explicando las razones de su participación. Sin embargo en noviembre de 1940, y como consecuencia de la marcha de algunas de las primeras operaciones de la contienda, es destituido. A los ojos de la opinión mundial, se convierte en una víctima del fascismo y, a la vez, en una baza de reserva de la Monarquía.

En efecto, cuando después de la pérdida de Libia y la derrota de Túnez el rey Víctor Manuel III se da cuenta de la necesidad de desembarazarse de Mussolini y de tomar las riendas de la situación, piensa en él, y de este modo es nombrado jefe del gobierno. El 25 de julio de 1943 lee en la radio la famosa proclama «la guerra continúa». Sin embargo, a la vez establece con los aliados las conversaciones secretas que llevarán al armisticio de septiembre de 1943, al que seguirán la declaración de guerra a Alemania y el período de cobeligerancia para el gobierno trasladado al sur.

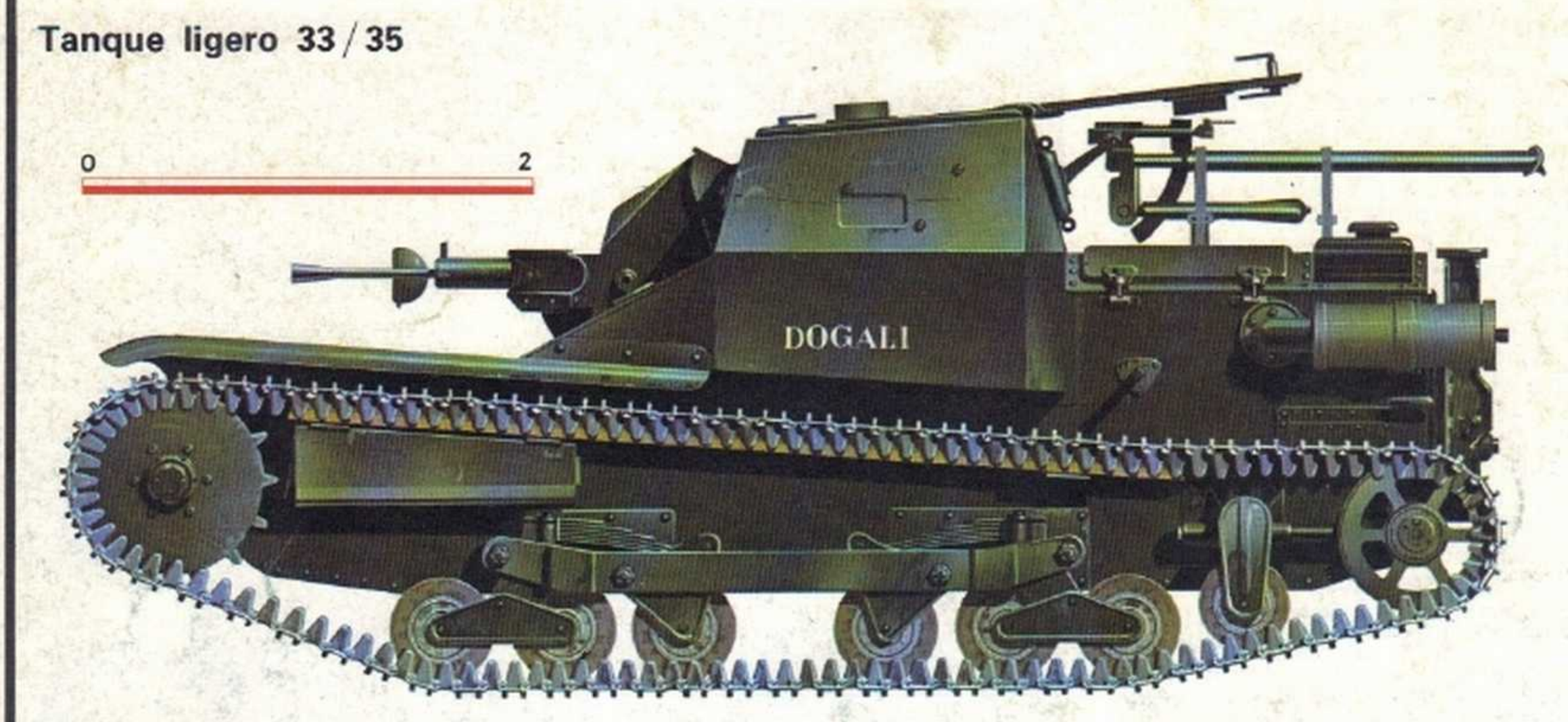
El general Badoglio se retira a la vida privada una vez presentada su dimisión el 18 de junio de 1944. Después de la guerra es sometido a proceso y depuesto de su cargo de senador, aunque la sentencia es declarada nula en 1948 por la Corte de Casación. Badoglio muere en Grazzano Monteferrato el 31 de octubre de 1956.

Arriba: El general Pietro Badoglio, negociador del armisticio con los aliados, entre los generales Mac Farlane y (a la derecha) Maxwell Taylor.
Sobre estas líneas: Badoglio (primero por la izquierda), en el frente francés, junto con Mussolini.

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LAS ARMAS (4)

Tanque ligero 33 / 35



Con frecuencia este carro apodado «lata de sardinas» y con otros epítetos no menos irónicos, ha sido puesto como ejemplo del mal armamento italiano en el transcurso de la II Guerra Mundial. En realidad no era un instrumento malo, aunque sí hay que pensar que estuvo mal empleado. Cuando en 1929 se estaban formando las fuerzas acorazadas del Ejército Real, todavía no se había determinado cómo iba a ser el modelo del nuevo carro de combate. Los altos generales no tenían las ideas claras sobre el empleo de los vehículos acorazados. La experiencia demostraba que en el combate más que una ayuda eran un estorbo.

En este clima de incertidumbre aparece el pequeño y original carro inglés Carden Loyd de 1,7 toneladas. Italia adquiere 25 que fueron estudiados y experimentados atentamente, y como consecuencia nace el proyecto de un nuevo carro ligero construido por Ansaldo con motor Fiat, cuya producción en serie comienza en 1933. Es denominado VC 33 y lo comprarán los ejércitos de varios países como Hungría, Austria, Bulgaria, Brasil, China.

De dimensiones reducidísimas tenía un casco de láminas de acero que garantizaba la protección contra las armas ligeras de infantería. Sus características de motor, suspensión y armamentísticas le garantizaban muy buenas prestaciones. Además el precio era muy bueno, cualidad de indudable importancia.

Por desgracia, primero combatió en Etiopía, donde, enfrentándose a un enemigo prácticamente desprovisto de medios anticarro, demostró dotes superiores a las reales. Eso condujo a errores de valoración que determinaron su empleo contra medios mucho más potentes, obligándole a operar si no como carro pesado, al menos como carro medio, mientras tendría que haberse limitado a misiones de reconocimiento. Cuando se advirtió que este pequeño vehículo no podía competir con los carros adversarios ya era demasiado tarde: El CV 33 fue literalmente hecho pedazos sin haber tenido casi la posibilidad de defenderse y el heroismo de sus tripulantes no bastó para colmar sus lagunas.

En total, fue construido en tres versiones base, 33, 35 y 38; hasta 1943, los carros L no fueron retirados del frente y después de los tristes sucesos de septiembre, terminaron su carrera con las tropas acorazadas de la República Social de Mussolini.

Año		1935
Peso		3,4 t.
Longitud		3,17 m.
Anchura		1,40 m.
Altura		1,29 m.
Luz libre		25 cm.
Protección (cor. máx.)		13,5 mm.
Motor		Fiat CV 3 de 43 HP
Veloc. máx.	en carretera	42 km/h.
	en otros terrenos	14,4 km/h.
Autonomía	en carretera	120 km
	en otros terrenos	80 km.
Tripulación		2
Armamento		2 ametr. Breda 35 de cal. 8
Municiones		3.200 cartuchos
Trinchera máx. superable		1,45 m.
Escalón máx. superable		70 cm.
Pendiente máx. superable		45°
Vado		70 cm.
Consumo por 100 km. de carretera		40 litros

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LOS GENERALES (5)

Bradley, Omar

A pesar de la notable influencia que como profesor de academia militar tuvo sobre muchos jóvenes estadounidenses, Omar Bradley no conoce un auténtico protagonismo bélico hasta el día del desembarco de Normandía, el 6 de junio de 1944.

Discípulo y en cierto modó protegido de Marshall y de Eisenhower, comandante en jefe de las fuerzas aliadas en Europa, y el hombre que en el último año de la contienda hubo de resolver los más difíciles problemas del frente europeo, Omar Bradley es uno de esos generales, en definitiva, que nunca quieren hacer más de lo debido, que no se aferran a omnipotentes «señores de la guerra», sino que saben conquistar con los hechos la estimación de los superiores y el respeto de los soldados.

Nació en Clark, en el estado de Missouri, en el 1893. De la misma edad poco más o menos que la mayor parte de los generales americanos cuyas importantes decisiones fueron marcando el rumbo de la contienda, en 1915 sale de la Academia Militar de West Point con el grado de teniente y durante un tiempo es instructor del ejército. Posteriormente será profesor de táctica en el instituto superior. Después, de 1927 a 1932 es responsable del entrenamiento en la escuela de infantería de Fort Benning, y desde ese puesto llama la atención de Marshall que en aquella época era subdirector de la escuela. Desde ese momento Marshall le apoyará a lo largo de toda su carrera.

Hasta ahora Bradley no ha conocido lo que es una batalla. Su bautismo de fuego lo recibe en el frente africano. En mayo de 1943 el general sustituye a Patton en la fase final de la conquista de Túnez, y, poco después, como brazo derecho de Patton, participa en el desembarco de Sicilia, una experiencia útil para su carrera. En agosto de 1943, cuando se plantea la necesidad de nombrar un comandante para la invasión (después del desembarco de Normandía), Marshall no tiene dudas y le comunica a Eisenhower su decisión de elegir a Bradley. Contribuye a la elaboración de los planes de desembarco y comienza su gran aventura de guerra al mando del V y VII Cuerpos. Después de sangrientas batallas conquista el Contentin, libera Cherburgo y a continuación, a la cabeza del XII Grupo de ejércitos, libera la Bretaña y se dirige hacia Bélgica y Luxemburgo.

La mayor parte de los méritos de la violenta y difícil campaña que siguió a la «Operación Overlord», como se llamó al desembarco, se adjudicaron al general Patton. En realidad, fue Bradley el teórico de esta fase de la guerra. Fue el hombre que con terca meticulosidad trató de preparar hasta los menores detalles de los movimientos que había que realizar. Este general sureño se revela como un óptimo estratega que jamás envía a sus hombres al matadero. Para reducir al mínimo las pérdidas de la infantería propicia el pleno empleo de los carros de combate (los de Patton, su subordinado en esta fase de la guerra), de la artillería y de la fuerza aérea. Precisamente por esta determinación de no querer exponer a sus hombres a riesgos innecesarios o excesivos le llamarán el «general soldado».

A su regreso a Estados Unidos Bradley sustituye a Eisenhower como jefe del Estado Mayor. Es su última misión de gran prestigio antes de retirarse definitivamente a la vida privada.

El general Bradley, uno de los más importantes estrategas norteamericanos de la Segunda Guerra Mundial.

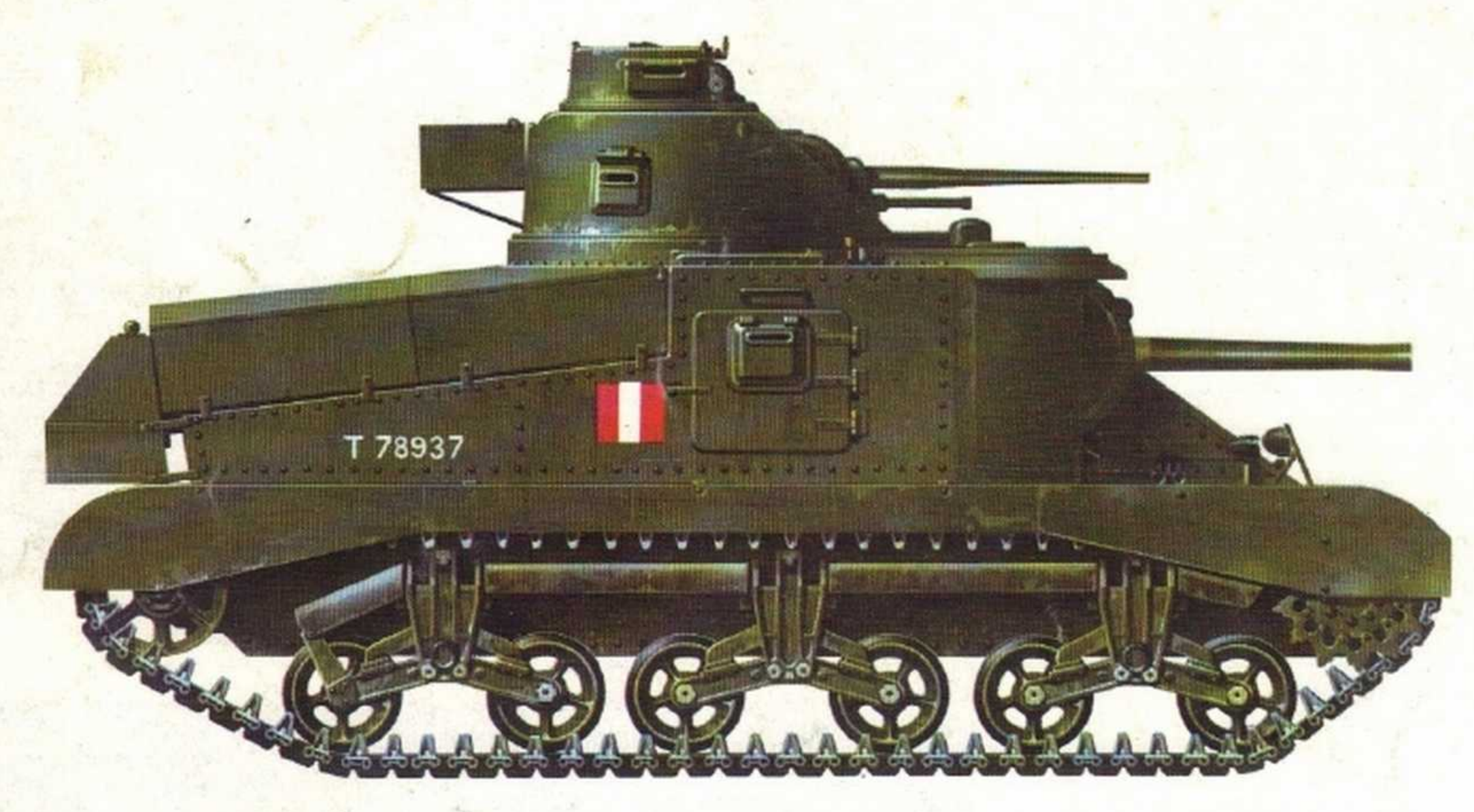
Bajo estas líneas: Las tropas de Bradley entran en la ciudad de Cherburgo.

Abajo: Un carro de combate americano atraviesa el Rin sobre un puente de barcas. Fueron los carros del III Ejército americano los que primero cruzaron el río alemán.

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LAS ARMAS (5)

Tanque medio «Lee» modelo 3



En los primeros días de la Segunda Guerra Mundial Gran Bretaña se mostraba extraordinariamente segura y confiada de poder dar cuenta de Alemania en poco tiempo. Sin embargo, el desarrollo de los acontecimientos y la retirada de Dunkerque, donde se había perdido todo el equipo pesado, aunque se salvara gran parte del cuerpo expedicionario británico, hacía presagiar una pronta invasión de la Gran Bretaña. La victoria sobre la Luftwaffe había conjurado momentáneamente el peligro, pero la presión de los U-Boote diezmaba a la flota mercante británica. La única esperanza en ese momento era la ayuda de América, pero los americanos todavía no veían con buenos ojos la posibilidad de una intervención. Pese a todo, Churchill pide a Roosevelt material, de tal modo que los americanos, según la ley de «Préstamo y Arriendo», proporcionan a sus primos de ultramar una adecuada cantidad de armamento, además de algunas decenas de viejos destructores del conflicto anterior.

Entre los suministros se encuentran muchos carros de combate, algunos de ellos todavía con el barniz de fábrica. Eran los nuevos carros «Lee» que la Chrysler producía al ritmo de 50 a la semana. Habían sido construidos con planchas remachadas, si bien pronto se fabricaron por fundición o soldadura. Tenían un motor Chrysler, refrigerado por aire, de nueve cilindros, que permitía una velocidad máxima de 35 km/h.

El armamento era superior al de cualquier tanque del enemigo, pero el cañón principal, aunque disponía de un cierto movimiento, estaba en torreta fija, lo cual era un defecto bastante generalizado en muchos tanques de la época. La elevada silueta del vehículo suponía también una dificultad, ya que esto significaba un buen blanco para el adversario.

Después de las primeras entregas los británicos aportaron algunas modificaciones al vehículo. La principal será una nueva torreta de fundición y sin el puesto protegido para la ametralladora superior. A este nuevo carro se le llamó «Grant» y tuvo su bautismo de fuego junto a los tanques «Lee» en Africa del Norte en 1942.

Suministrado a la Unión Soviética, el «Lee» combatió en el frente ruso y luchó también con los japoneses en el Pacífico hasta 1944, año en que fue retirado.

Hasta hace pocos años permaneció al servicio del ejército italiano un vehículo continuador del tanque medio «Lee», el excelente cañón autopropulsado de 105 mm M7.

Peso	24,7 t	Autonomía	235 km
Longitud	5,64 m	Tripulación	6
Anchura	2,79 m	Armamento	1 × 75 + 1 × 37 + 4 × 7,62
Altura	3,15 m	Municiones	41 × 75; 179 × 37; 8.000 × 7,62
Luz libre	43 cm	Máx. trinch. superable	2,30 m
Protección (cor. máx.)	50 mm	Máx. escalón superable	61 cm
Motor	Chrysler de 400 HP	Máx. pend. superable	31°
Vel. máx.	35 km/h	Vado	102 cm

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LOS GENERALES (6)

Brooke, Francis Alan

Las historias de guerra nunca han querido reconocer el verdadero valor como estratega del general Alan Brooke, entre cuyas hazañas se cuenta la nada despreciable de haber conseguido liberar de la trampa de Dunkerque a nada menos que cerca de 350.000 soldados británicos y franceses. De él decía el general Montgomery que era «el mejor soldado de cuantos, de todos los países, han tomado parte en la última guerra». Efectivamente, entregado al servicio de las armas desde su más temprana juventud, Alan Brooke, que había nacido cerca de la ciudad francesa de Pau el 23 de julio de 1883, prestó servicio en Irlanda, combatió en la India, y en la I Guerra Mundial en el frente francés. En 1916 era comandante, y en 1917 general. Obtuvo todas las condecoraciones posibles e imaginables, desde la Cruz de la Orden del Mérito hasta la Jarretera.

La verdadera grandeza de Brooke surge sin embargo cuando en 1941, en plena II Guerra Mundial, debe afrontar el problema estratégico para una Gran Bretaña que hasta ese momento se ha limitado a defenderse con los medios de que dispone, y a mantener a sus enemigos tras una línea defensiva constituida por el mar y el desierto, sin formular ninguna estrategia que pueda conducirla hasta la victoria final.

Alan Brooke intuye la importancia de la inesperada resistencia soviética ante Moscú. Y como todos los grandes generales británicos, a lo largo de la Historia, funda su estrategia en la guerra naval. Según sus conceptos Alemania deberá ser atacada en un frente donde valiéndose de la especial conformación geográfica y de la cercanía del mar, la logística permitirá a las fuerzas de tierra de Estados Unidos, todavía insuficientes, ejercer una influencia superior a sus posibilidades reales.

En 1942, Alan Brooke opina que con el VIII Ejército en retirada, y Malta y el Canal de la Mancha en peligro mortal, la invasión de Europa sería como hacer un agujero en el agua, por lo tanto la acción fundamental deberá consistir en defender Egipto, y a la vez transportar con toda prisa hombres y suministros al otro lado del Cabo de Buena Esperanza, con objeto de que Gran Bretaña pueda defender el valle del Nilo y los pozos de petróleo persas. Con este proyecto se conseguía igualmente mantener intacta la mitad de la línea de comunicación que todavía está establecida con el Oriente, hasta que por medio de una ofensiva en el desierto y un desembarco en el Norte de Africa fuera posible abrir la otra mitad.

El general Brooke no siempre pudo llevar a la práctica sus proyectos, si bien en todo momento tuvo una clara visión de cuáles eran las acciones adecuadas para la consecución de la victoria final. «Estoy convencido —había escrito en su diario en 1941— que nuestra línea de conducta debía dirigir sus esfuerzos políticos y militares a buscar la conquista del norte de Africa. Desde allí podremos organizar las operaciones de ataque contra Italia». Sin embargo la campaña de Italia es para él, y a causa de la derrota de sus propuestas, fuente de grandes amarguras.

Sobre estas líneas: Retrato de Alan Brooke en el que se aprecia un carácter poco proclive a las concesiones políticas y demagógicas.

Abajo: El general Alan Brooke asiste a unas maniobras efectuadas en Inglaterra en 1939, desde la torreta de un tanque Crusader.

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LAS ARMAS (6)

Tanque de infantería Matilda Modelo II

Durante la II Guerra Mundial la pieza anticarro y de acompañamiento típica de las fuerzas del Eje era el 47/32, un arma excelente que podía perforar una coraza de 35 mm a 700 m. Los blindados alemanes siempre fueron capaces de contrarrestar eficazmente a los carros enemigos. De ahí la sorpresa de los soldados que por primera vez vieron aparecer los tanques «Matilda» en el Norte de Africa. Estaban provistos de una coraza de 80 mm contra la que los proyectiles anticarro rebotaban lateralmente.

Al diseñar este tanque se recurrió momentáneamente a los conceptos estratégicos de la I Guerra Mundial que preveían al vehículo acorazado totalmente sometido al soldado de Infantería y a su defensa. Sin embargo, la escasa velocidad y la reducida autonomía serán precisamente las principales faltas de este tanque. Su estructura presenta la novedad de carecer de armazón. Las planchas acorazadas y los elementos de carrocería no iban montados sobre un esqueleto, sino directamente remachados unos a otros, formando un conjunto decididamente robusto, mientras que la torreta y la parte delantera del casco se habían conseguido por fundición.

El armamento preveía una pieza de 40 mm, además de una ametralladora y un fusil ametrallador para el tiro antiaéreo, montado sobre el techo de la torreta. En conjunto y haciendo comparaciones se podía observar que algunos carros del Eje eran más veloces y estaban mejor armados que el Matilda, pero a las piezas más potentes no correspondían protecciones proporcionales. Las corazas italianas y alemanas podían ser perforadas por los proyectiles británicos, mientras que las piezas germanas poco podían contra los enormes carros blindados británicos. Cuando Alemania se dio cuenta de este hecho, recurrió a las piezas anticarro de alta velocidad como el célebre Pak 88, terror de los blindados aliados, y que en su origen era un cañón antiaéreo.

El «Matilda», después de un primer empleo en Francia, en 1939, combatió en el Norte de Africa y Creta hasta 1942. Posteriormente fue empleado en Guinea por las fuerzas australianas, y equipado con combustible especial para funcionar a bajas temperaturas, combatirá con las fuerzas acorazadas del Ejército Rojo.

Año	1938	Autonomía en terr. vario	125 km.
Peso	26,9 t	Tripulación	4
Longitud	5,61 m.	Armamento	1 × 40 mm. + 1 × 7,9 + 1 × 7,7
Anchura	2,59 m.	Municiones	93 × 40 + 2.935 de 7,9 + 600 de 7,7
Altura	2,44 m.	Máx. trinchera super.	2,15 m.
Luz libre	50 cm.	Máx. escalón super.	61 cm.
Protección (coraza máx.)	80 mm.	Máx. pendiente super.	24°
Motor	2 AEC A 183/184 de 87 HP.	Vado	100 cm.
Vel. máx. en carretera	24 km/h. 250 km.		

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LOS GENERALES (7)

Budienny, Semen M.

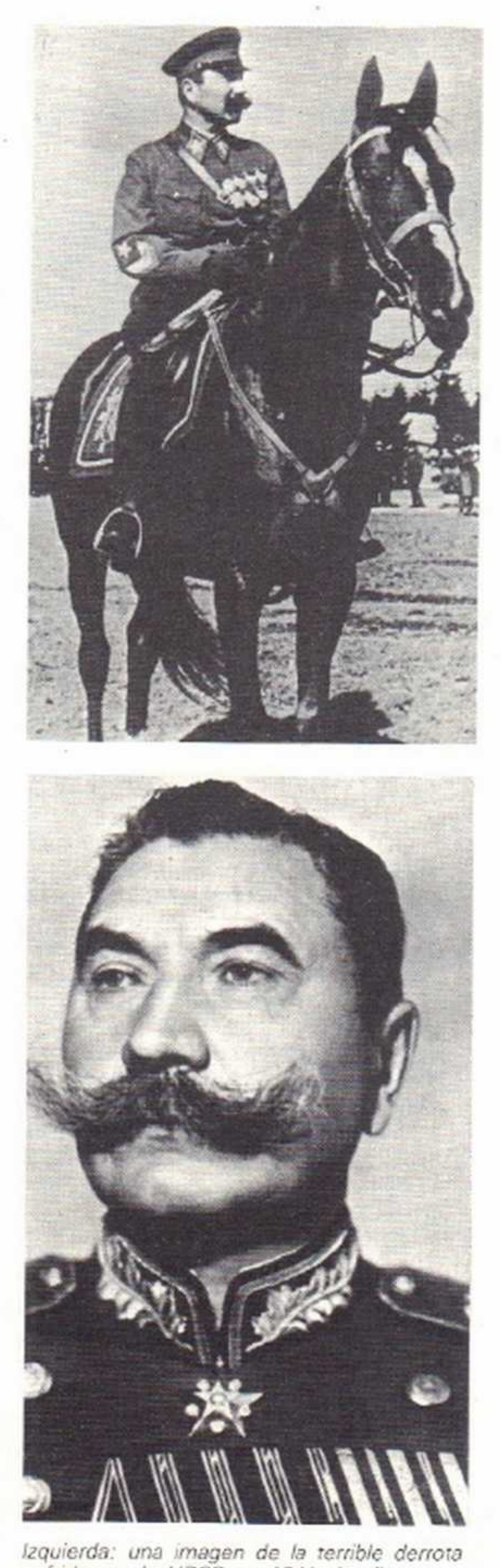
Veterano de la revolución de octubre y jefe de extraordinaria popularidad entre los soldados, el general Budienny carecía, sin embargo, de grandes cualidades estratégicas. Probablemente ésta fue la causa por la que su designación por Stalin para ponerse al frente de las operaciones en Ucrania durante la II Guerra Mundial fuera calificada como de «desafortunada». Efectivamente, la derrota de 1942 fue una amarga experiencia para el ejército soviético. Al final de aquel mismo año el mariscal Semen Mijailovich Budienny obtiene el mando en el Cáucaso, aunque dependiendo del general Rodion J. Malinovsky.

Este hombre, que había nacido en 1883 en un pequeño pueblo del Kuban en la Rusia meridional, representó una de las figuras típicas de la vieja guardia bolchevique. «Pravda» lo definió en su momento como el primer sable de la revolución. Sin embargo, ya nonagenario, a sus vecinos confesaba: «Ya no soy el de antes. Los médicos me han prohibido incluso montar a caballo. De todas mis dotes naturales sólo me queda el buen tipo.» En tiempo del zar este cosaco, espadachín, temerario e insolente era conocido como el «guapo sargento». Nicolás II le había investido del título de Caballero de la Orden de San Jorge en todos sus cuatro grados, lo cual no obstó para que en 1917 se pasara a las filas de la Revolución, claro está que el motivo poco tenía que ver con cuestiones ideológicas. Según insinuaron sus amigos, el haber sido abofeteado por un oficial al que había quitado la novia contribuyó no poco al cambio de su mentalidad política.

Amigo íntimo de Stalin, fue miembro del Comité Central y del Presidium del Soviet Supremo, e inspector jefe de las Fuerzas Armadas soviéticas. Poco antes de una carga en Transcaucasia pronunció esta célebre y pintoresca frase, bastante indicativa del especial carácter de este general soviético: «Nuestra situación es desesperada, muchachos. Alegría.» Adversario feroz de Tukachevski, no era tampoco muy estimado por su agudeza intelectual. Dicen que cuando Molotov quería aliviar la tensión de una discusión política demasiado acalorada, le bastaba decir: «Sugiero escuchar el parecer del compañero Budienny.» Todo el mundo, incluso Budienny, se echaba a reír y la discusión se terminaba.

Durante la II Guerra Mundial fue protagonista, según el parecer de otros mariscales rusos, de «la mayor derrota del mundo». Sus 650.000 hombres fueron cercados en Uman y capturados o exterminados. Se salvó huyendo en avión con su colega comisario político Kruschev. Se presentó a Stalin, que lo esperaba refugiado en su Cuartel General, gritando: «Me mato. Me mato.» Stalin se puso a consolarle diciendo amablemente: «También yo podría llegar a equivocarme.» Desde aquel día al general Semen Mijailovich Budienny sólo le quedaba una magnífica e imponente figura.

Pasó sus últimos años jugando al ajedrez con los oficiales de servicio y cortejando a su mujer, cuarenta años más joven que él. Murió a los noventa años, seis meses después de asistir a las ceremonias por el 103 aniversario del nacimiento de Lenin, en la tribuna de honor del Palacio de Congresos del Kremlin.



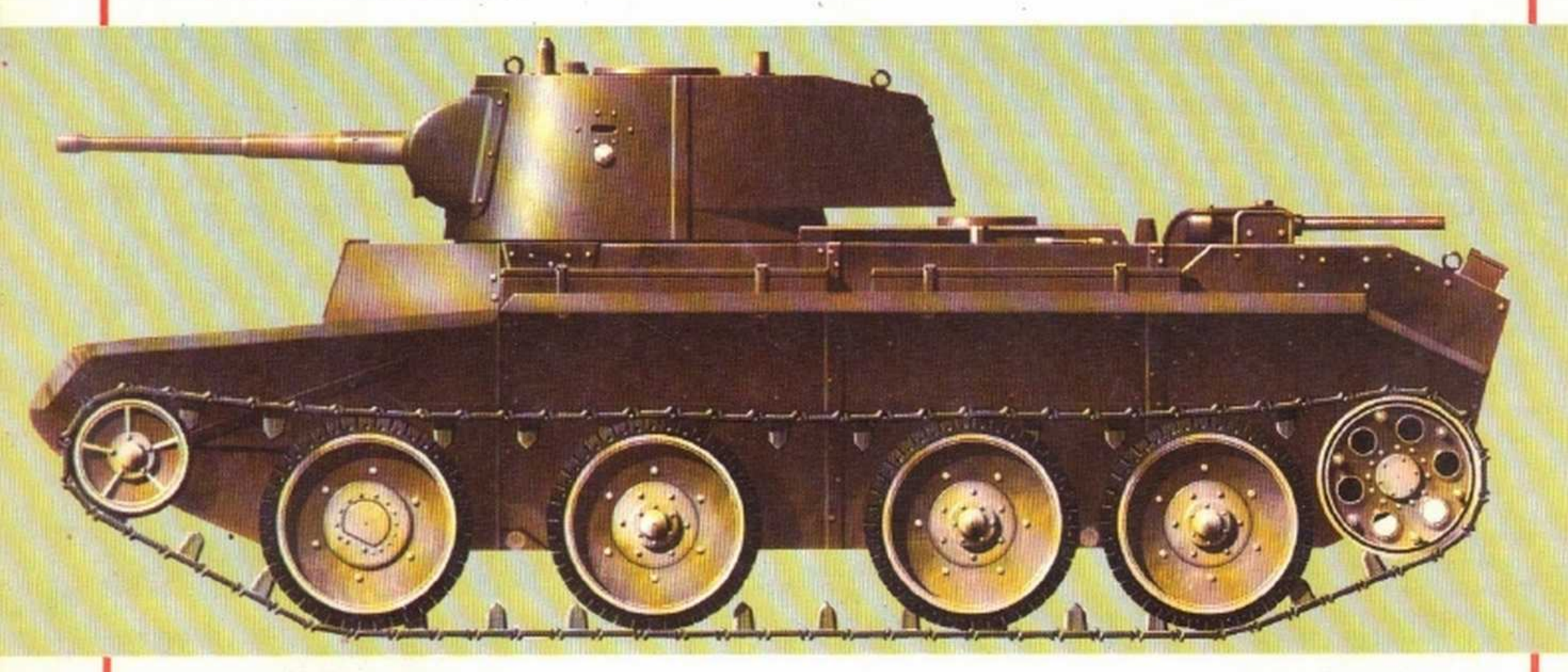
Izquierda: una imagen de la terrible derrota sufrida por la URSS en 1941: las llamas consumen una isla de madera en la periferia de Smolensko.

Sobre estas líneas: el mariscal Semen Budienny, ocho veces condecorado con la Orden de Lenin. Budienny posee la marca mundial de derrotas. En la historia militar, ningún otro jefe ha conseguido perder 650.000 hombres en unas semanas.

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LAS ARMAS (7)

Tanque Bistrochodny



En 1931, la Unión Soviética adquirió de los Estados Unidos dos carros de combate Christie con el fin de realizar investigaciones técnicas para fabricar un carro que debía equipar a las fuerzas blindadas del Ejército Rojo.

El tanque norteamericano tenía una característica revolucionaria: podía moverse sobre distintos terrenos gracias a sus cadenas y, si era necesario, después de haber quitado las cadenas en una operación muy simple, podía moverse en carretera gracias a sus firmes ruedas provistas de un macizo anillo de goma que hacía de guía.

Nació así, en un solo mes, el carro BT (de las palabras Bistrochodny Tank), o carro veloz. El BT, aunque no dio un juego excepcional, fue sin duda un buen carro. Después del bautismo de fuego en España, combatió en Manchuria contra los japoneses, en Polonia, en Finlandia, y finalmente en suelo ruso, donde operó activamente hasta 1941, para ser luego empleado en reconocimiento y adiestramiento hasta 1943.

El tanque BT se pensó para servir en las unidades acorazadas y mecanizadas de fuerte autonomía. Tenían como objetivo intervenir en la retaguardia enemiga y tomar los centros neurálgicos, tales como cuarteles generales, centros de suministros y campos de aviación. En estas circunstancias su elevada velocidad suponía una indudable ventaja.

La mencionada posibilidad de este tanque de moverse sobre sus ruedas, nunca fue totalmente explotada por el Ejército Rojo en operaciones militares. En el curso de su experiencia bélica este vehículo fue sufriendo sucesivas modificaciones y mejoras. El BT-7 surge de una transformación sobre su propia coraza, que en este caso es de soldadura y con las placas inclinadas con el fin de aumentar su invulnerabilidad. De este modelo se fabricó también la versión para el mando, así como otro modelo para proporcionar apoyo de fuego artillero, sin que hubiera que modificar la torreta.

En el transcurso de 1938 se había desarrollado un nuevo motor diesel de dos cilindros en V, específicamente orientado a ser instalado en los tanques. A partir de entonces se instaló en todos los modelos de BT-7 que fueron fabricándose. De este modo, su nueva potencia proporcionaba a las divisiones acorazadas del Ejército soviético una autonomía mucho mayor para las operaciones de lo que había sido posible hasta ese momento.

Año	1936
Peso	13,8 t.
Longitud	5,66 m
Anchura	2,29 m
Luz libre	41 cm
Protección (coraza máx.)	22 mm
Motor	M 17T de 450 HP
Vel. máx. sobre ruedas	73 km/h
Vel. máx. sobre cadenas	53 km/h
Autonomía sobre ruedas	500 km
Autonomía sobre cadenas	375 km
Tripulación	3
Armamento	1 de 45 2-3 de 7,62
Municionamiento	188 de 45 2.394 de 7,62
Máx. trinchera superable	2,00 m
Máx. elevación superable	0,55 m
Máx. pendiente superable	32°
Vado	1,20 m

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

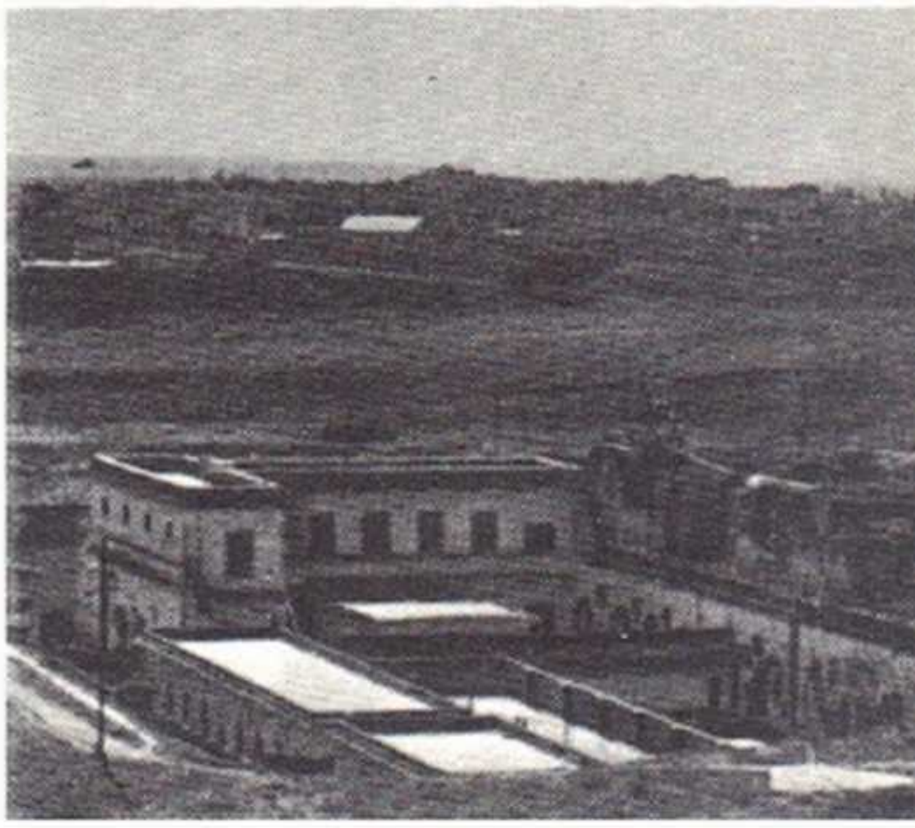
LOS GENERALES (8)

Cavallero, Ugo

Militar de carrera, Ugo Cavallero fue uno de los generales más eficaces y también más discutidos del Ejército italiano. Durante la I Guerra Mundial desarrolló su actividad en las oficinas del Estado Mayor y al finalizar la guerra se le confió la dirección del negociado de Operaciones del Mando Supremo. En el transcurso del período de entreguerras fue subsecretario de Estado y senador del Reino. En 1928 recibió el título de conde. Ocho años después le hicieron general de cuerpo de ejército, y a partir de 1937, comandante en jefe de las fuerzas italianas desplazadas en Africa Oriental. Al estallar la II Guerra Mundial regresa a Italia, donde, a partir de diciembre de 1940, y hasta enero de 1943, es jefe del Estado Mayor General, después de haber sido ascendido a general de ejército.

El 25 de julio de aquel año es detenido y encarcelado. Liberado el 8 de septiembre, es convocado por Kesserling, dos días después, al alto mando alemán de Grotaferrata (Roma), para asumir eventualmente un mando en el ámbito de la colaboración con los alemanes.

El 14 de septiembre de 1943 se encontró su cadáver con un disparo en la nuca. Años más tarde se aceptó la improbable versión del suicidio.



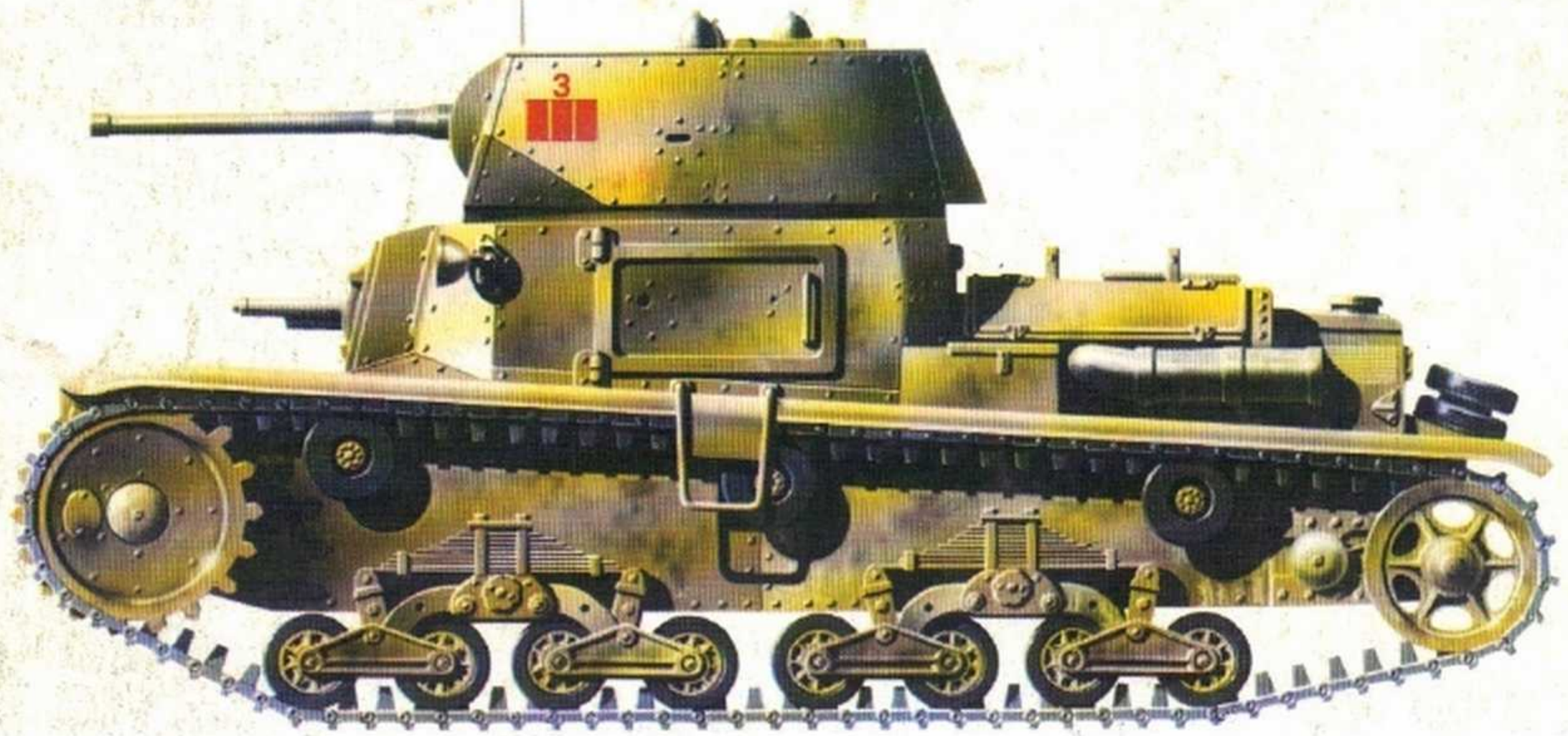
Derecha: Zona militar de Fuerte Boccea en Roma, donde fue encarcelado el general Cavallero.

Cavallero, en el centro, junto al general Bastico, a su izquierda.

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LAS ARMAS (8)

Tanque medio M 13/40



Las fuerzas acorazadas del Ejército italiano disponían en el período de entreguerras de tres tipos de vehículos acorazados de combate: tanques ligeros, de choque y pesados. A excepción de los Fiat 2000, de los que tan sólo se construyeron dos ejemplares, las unidades restantes se basaban en dos realizaciones: el tanque 3 y el tanque de choque M 11/39. El primero era tan sólo una posición protegida y autopropulsada de ametralladora, pero el segundo tenía como fin romper la línea enemiga para permitir el acceso a la Infantería de asalto. Para ello se le dotó de un cañón de 37/40 mm. y de dos ametralladoras de 8 mm., aunque pronto se puso de manifiesto que esto no bastaba para desarrollar el necesario volumen de fuego, por lo que se decidió sustituir el cañón por uno más potente, que además no estuviera fijo.

Como consecuencia de ello, nació en la fábrica Ansaldo el tanque M 13/40, presentado en febrero de 1940 a nivel de prototipo y construido en serie a partir del verano de aquel mismo año. Este tanque tenía la misma mecánica que su predecesor, pero se diferenciaba de él por el motor reforzado y por la parte superior del casco, totalmente renovada. El cañón, que había sido sustituido por un 47/32, estaba instalado en la torreta, mientras que en el casco se encontraban, a la derecha del piloto, dos ametralladoras BREDA 38 de 8 mm., montadas en un soporte de rodamientos. En la torreta había una tercera ametralladora, coaxial con el cañón, y todavía podía instalarse una cuarta en el techo, con fines antiaéreos.

El casco estaba formado por planchas de acero remachadas sobre una estructura rígida de perfiles. La torreta, posibilitada de realizar un giro de 360°, se maniobraba, bien manualmente, bien mediante un servomecanismo oleodinámico. En el interior del vehículo había un emisor-receptor Marelli RF-1-CA. Cuando el vehículo entró en línea en el Norte de Africa, en el otoño de 1940, supo resistir perfectamente el encuentro con los tanques adversarios. Este equilibrio de fuerzas se mantuvo hasta la llegada de los pesados tanques americanos entregados a los británicos en virtud de la Ley de Préstamo y Arriendo. Como consecuencia, los M 13 resultaron inevitablemente superados por los nuevos tanques.

Tipo	Carro medio 13/40	Vel. máx.	en carretera	31 km/h.
Año	1940		terreno vario	12 km/h.
Peso	14 t.	Autonomía		200 km.
Longitud	4,915 m.	Tripulación		4
Anchura	2,22 m.	Armamento		1×47+4×8
Altura	2,37 m.	Municiones		87×47
Luz libre	38 cm.			3.048×8
Protección (cor. máx.)	42 mm.	Máx. trinchera superable		2,10 m.
	FIAT 8TM-40	Máx. escalón superable		80 cm.
Motor	Diesel del 125 HP.	Máx. pendiente superable		40°
		Vado		100 cm.

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LOS GENERALES (9)

Chuikov, Vassili I.

Vassili Ivanovich Chuikov entró en la historia de su país como «el héroe de Stalingrado». De él decía el general Paulus que más que un general era un brujo, y como indicativo de lo que el mismo Chuikov pensaba sobre el buen hacer de un general caben destacar sus palabras: «El buen general arriesga su piel, pero debe salvar la de sus soldados».

Hijo de campesinos, comienza su carrera militar a los dieciocho años, combatiendo con el Ejército Rojo al mando de una compañía. Toma parte después en un sinnúmero de batallas de varias guerras, pero cuando los ejércitos de Hitler amenazan a la Unión Soviética, sólo el comisario político Kruschev se acuerda de Chuikov, que entonces está en Asia.

A sus cuarenta y dos años poco tiene que aprender en materia de lucha. Y lo demuestra casa por casa en Stalingrado, en la que se considera la batalla más dura del frente del Este. «O conservamos la ciudad o moriremos aquí», promete a Kruschev, y la frase recorre las filas de la tropa que tiene verdadera necesidad de alguien que le sacuda con la palabra y el ejemplo. Los soldados se sienten verdaderamente próximos a su general. Sin embargo para las altas esferas siempre fue un héroe incómodo que no perdonaba ni el más mínimo error.

La noche del 1 de mayo de 1945, a las 3,50 de la mañana, el general alemán Krebs, en Berlín, va a él a pedirle el armisticio. La respuesta de Chuikov es tajante: «Sólo la capitulación final».

Los dos generales se enfrentan casi durante once horas. Antes de marcharse, Krebs (que la noche siguiente se suicidará) le pregunta: «Usted, en Stalingrado, ¿mandaba una brigada? He leído todos los informes sobre aquella batalla. ¿Quién es usted?» La respuesta es seca y orgullosa: «Soy Chuikov», «¿Chuikov?», replica Krebs palideciendo, y no añade ni explica que desde aquellos días de 1942 los alemanes concían a Chuikov como el brujo.

En Stalingrado, en la resistencia contra las tropas de Hitler, este general encontró geniales procedimientos de lucha. Recupera y hace reparar tres carros de combate semidestruidos, uno de ellos provisto de lanzallamas, y el 28 de octubre tiene un éxito más psicológico que práctico. Entre los alemanes se corre la voz de que los rusos han hecho pasar carros de combate (tres Panzer son incendiados en la imprevista ofensiva, lo que hace ganar algunos sangrientos metros de terreno). Es en realidad el principio del fin. Hasta tal punto que Stalin puede decir el 7 de noviembre: «Pronto habrá fiesta en nuestras calles». Los alemanes caen en la trampa de Stalingrado y terminan rindiéndose el 2 de febrero de 1943. Sin embargo por un desaire militar, Paulus se rinde al general Sumilov y no a Chuikov, el auténtico héroe de la resistencia de la ciudad.

Chuikov, en el centro, sentado, junto a Nikita Kruschev, a la izquierda.

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LAS ARMAS (9)

Klimenti Voroshilov
KV-1 (A) 1940

En el año 1938 el grupo de trabajo del ingeniero Kotin recibe el encargo de uno o más prototipos de tanques pesados que debían tomarse en consideración para el nuevo programa de fortalecimiento de las fuerzas acorazadas soviéticas, previsto para el año 1940.

Los primeros proyectos preveían tanques de torretas múltiples refundiendo los precedentes blindados T-32 y T-35, pero al final se llegó a la conclusión de que era preferible un tanque con una sola torreta, armada con un cañón potente. El peso ahorrado se empleó en aumentar la coraza. Al ser presentado a Stalin el proyecto definitivo, éste decidió suprimir las planchas acorazadas que protegían la suspensión. Por esto fue necesario sustituir ésta de ballestas y muelles por otra de barras de torsión, una novedad para la técnica del momento que prestaba fiabilidad y resistencia al mecanismo.

Con todas estas características nació el **KV** (siglas procedentes de las iniciales del comisario para la Defensa Klimenti Voroshilov). A lo largo de toda la guerra se desarrolla la serie de estos blindados en una docena de tipos. Este tanque de construcción muy burda, como casi todas las otras armas rusas, tenía muchos componentes idénticos al T-34 por motivos de práctica logística. De casco enteramente soldado, tuvo en los modelos sucesivos una torreta de fundición que mejoró netamente las características de robustez.

El motor que se adopta será un Diesel de 12 cilindros en V, inicialmente de 600 HP de potencia. El armamento principal comprendía un cañón de 76,2/30,5, que pronto será sustituido en el KV-1A por el más potente 76,2/41,5.

Después de haber debutado en la agresión a Finlandia, el KV-1 combatió contra los alemanes desde los primeros días del segundo conflicto, y en los comienzos con buenos resultados. Pero con la mejora de los antitanques germanos y el empleo de tanques adversarios cada vez más potentes, los KV tienen que aumentar sus corazas y pierden de esta manera las brillantes características que les había conferido superioridad sobre el adversario.

No eran tanques perfectos. Las tripulaciones se lamentaron permanentemente de su nulo confort y de la casi imposibilidad práctica de abandonar el carro en caso de urgencia sin exponerse de lleno al fuego enemigo.

Sin embargo, de estos tanques surgió el famoso «Stalin», que fue el arma decisiva del avance ruso en el corazón de Alemania.

Año		1939
Peso		47,5 Tn.
Longitud		6,75 m.
Anchura		3,32 m.
Altura		2,60 m.
Luz libre		30,5 cm.
Protección (coraza máx.)		100 mm.
Motor		V-2K de 600 HP.
Vel. máx.	en carretera	35 km/h.
	terreno vario	12 km/h.
Autonomía	en carretera	250 km.
	terreno vario	150 km.
Tripulación		5
Armamento		1×76,2+3 am. DT29 de 7,62
Municiones		114×76,2 3.000×7,62
Máx. trinchera superable		2,70 m.
Máx. escalón superable		119 cm.
Máx. pendiente superable		36°
Vado		145 cm.

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LOS GENERALES (10)

De Gaulle, Charles

De Gaulle no hubiera sido más que un general como los otros si en 1940, en el momento más trágico que su patria atravesaba, no se hubiera levantado a proclamar con ilimitado orgullo, pero también con extraordinaria pasión: «Je suis la France». En aquel momento Francia invadida trataba de salvar lo posible, a través de mil procedimientos incluso el de la colaboración con Alemania. No es de extrañar entonces que muy pocos se tomaran en serio el llamamiento de aquel oscuro patriota. Aunque dispuestos a ayudar a De Gaulle como organizador de la resistencia francesa, los aliados se mostraron muy escépticos sobre su efectiva representatividad. Al final se rindieron a la evidencia.

De Gaulle había nacido en Lille el 22 de noviembre de 1890. En 1913 sale de la Academia Militar de Saint Cyr. Tres años después, en plena guerra, es hecho prisionero por los alemanes, y liberado después del armisticio. En 1925, después de haber sido profesor de historia militar de Saint Cyr y de haber asistido a la escuela de guerra, entra a formar parte del gabinete del Consejo Superior de Guerra del mariscal Pétain hasta 1927. Cinco años más tarde se le nombra secretario del Consejo Supremo de Defensa.

El 6 de junio de 1940 es nombrado subsecretario de Estado para la Defensa Nacional. Al día siguiente, en un viaje de regreso de una misión en Inglaterra, se entera de que su patria ha pedido el armisticio y decide volver a Londres, desde donde lanza al día siguiente su primer llamamiento para estimular a los franceses a la resistencia. Pocos días después, el 28 del mismo mes, Churchill le nombra jefe de las fuerzas francesas libres.

El Gobierno de Pétain condena a muerte a De Gaulle en un proceso militar que se desarrolla en ausencia del acusado. Cuatro años más tarde, el 2 de junio de 1944, es jefe provisional de la República Francesa, y el 13 de noviembre de 1945 confirmado en su cargo por la Asamblea Constituyente. Presidente de la República en dos periodos separados por un espacio de más de una década, De Gaulle conseguirá mantener en su mano firme los acontecimientos de las guerras de Indochina y de Argelia.

Retirado a la vida privada después del fracaso del referéndum de 27 de abril de 1969, muere en Colombey-les-Deux Eglises el 9 de noviembre de 1970, a punto de cumplir los ochenta años.

Derecha: De Gaulle cuando era un joven oficial en la época de la Guerra Europea.

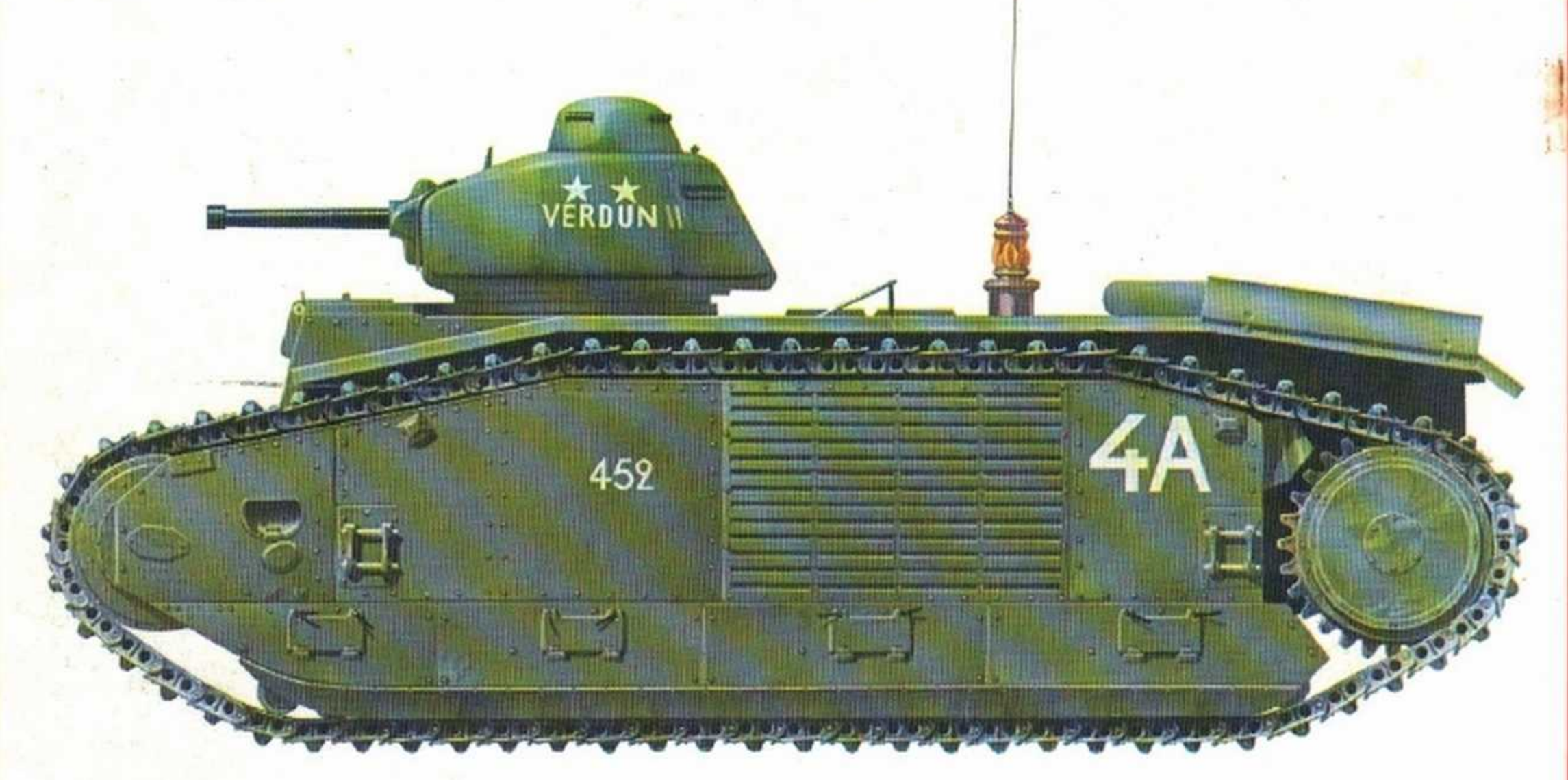
Izquierda, abajo: Después de su nombramiento como subsecretario de Guerra del Gobiemo Reynaud.

Bajo estas líneas: De nuevo el general De Gaulle fotografiado en Londres en el Cuartel General de las fuerzas de la «Francia Libre».

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LAS ARMAS (10)

Tanque de combate Char B1-bis



El Char B fue probablemente el vehículo acorazado del Ejército Francés, que, en servicio entre 1939 y 1940, se produjo en un mayor número. El prototipo de este tanque, procedente de un estudio que se remonta a 1920, vio la luz en 1930, pero pasaron seis años más de pruebas y modificaciones para que el Char B adquiriese las características de un carro en serie. El tanque, que estaba dotado de una coraza de planchas de acero remachadas sobre un esqueleto de largueros, era un elemento de considerable eficacia, aunque tenía algunos inconvenientes básicos que no le permitieron mostrar dotes excepcionales en los encuentros con otros vehículos de la época.

En principio, su arma principal (una pieza de 75 mm. corta) estaba emplazada fija, en vez de en torreta giratoria, de modo que para apuntarla había que girar todo el carro. A su vez, la pieza colocada en la torreta era un cañón de 47 mm., una buena pieza anticarro para la época, aunque tenía el inconveniente de que sólo podía ser manejada por el comandante situado en la torreta que era de dimensiones muy pequeñas. Disponer la maniobra del vehículo, evaluar la situación en torno y manejar el arma, sin duda eran demasiadas cosas para una sola persona. Además el Char B estaba dotado de algunos detalles bastante modernos: por ejemplo, el dispositivo de giro de la torreta era eléctrico, los instrumentos, racionales y eficientes y la suspensión de un tipo algo complejo, permitía al tanque una buena estabilidad.

El vehículo estaba dotado de un dispositivo expulsor de humos construido como los usados en las torres de artillería naval para impedir que la apertura del obturador del arma entre un disparo y otro llene la cámara de combate con los humos y vapores de la deflagración.

Las cadenas, de tipo envolvente, conferían al vehículo el aspecto de los tanques de la I Guerra Mundial, pero le daban una excelente capacidad de marcha, especialmente sobre terreno accidentado y, dada su particular conformación, facilitaban muchísimo las operaciones de acceso, y en caso de urgencia, la evacuación rápida de parte de la tripulación. Esto hacía el mantenimiento del carro algo más complicado y aumentaba su vulnerabilidad.

Tipo Char de bataille	B 1-bis	Autonomía	200 km.
Año	1936	Tripulación	4
Peso	32 t.	Armamento	1×75+1×47+2×7,5
Longitud	6,50 m.	Municiones	77×75; 50×47
Anchura	2,49 m.		5.100×7,5
Altura	2,82 m.	Máx. trinchera superable	2,75 m.
Luz libre	45 cm.	Máx. escalón superable	1,10 m.
Protección (cor. máxima)	60 mm.	Máx. pendiente superable	40°
Motor	Renault de 300 HP.	Vado	72 cm.
Vel. máxima	29 km/h.		

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LOS GENERALES (11)

Eisenhower, Dwigt D.

La vida de este militar, nacido en 1890 en el Estado de Texas, podría resumirse como la de un general formado en la Academia de West Point, poseedor de una de las experiencias bélicas más intensas de su época y que llegó a ser presidente de los Estados Unidos de América.

A pesar del interés y el esfuerzo que empeñó en su carrera, Dwigt Eisenhower no consigue destacar hasta bien superados los treinta años de edad, momento en que se encuentra con una serie de hombres que posteriormente cambiarían su vida y su fortuna. Efectivamente, de 1922 a 1924 presta servicio en la zona del Canal de Panamá, y de regreso a Estados Unidos asiste a un curso para oficiales de Estado Mayor, donde uno de sus instructores se llama George Patton. Vaticinará impresionado por las dotes de su discípulo: «Tengo la impresión de que un día tendré yo que estar a sus órdenes». En 1933, después de haber asistido a la escuela de guerra, Eisenhower conoce en Washington al general Mac Arthur, quien cuando en 1935 es enviado a Filipinas para estudiar «el plan de defensa de las islas» escoge a Eisenhower para que vaya con él. A su regreso en 1940 es ascendido a teniente coronel y a jefe de Estado Mayor del III Ejército. Un año después las autoridades militares, al sentir próximos los vientos de la guerra, deciden realizar las grandes maniobras de Louisiana, con la participación de 270.000 soldados. Nada más finalizadas éstas, Japón ataca Pearl Harbor. Es la guerra. George Marshall, jefe del Estado Mayor, tiene una excelente impresión de Eisenhower debido a unos cuantos trabajos sobre estrategia bélica en Filipinas y en Europa que le había encargado, por lo que convence al presidente Roosevelt para que prescinda de cuestiones de graduación y antigüedad y nombre a Dwigt Eisenhower comandante supremo de las fuerzas en Europa. Después de ser nombrado general con rango temporal llega a Londres en julio de 1942, y en menos de dos años consigue organizar el Ejército más poderoso que jamás salió a campaña en el mundo: cuatro millones de hombres de varias nacionalidades armados de formidables medios. Más de una vez se vio obligado a tomar decisiones que fueron objeto de violentas controversias, como la de no dirigirse a Berlín para conquistarla antes de la llegada de los rusos.

Entre sus hazañas bélicas destacan la «Operación Torch» (desembarco en Africa Septentrional) en 1942; los desembarcos en Sicilia y en la península italiana en 1943, y el desembarco de Normandía, «Operación Overlord», en 1944.

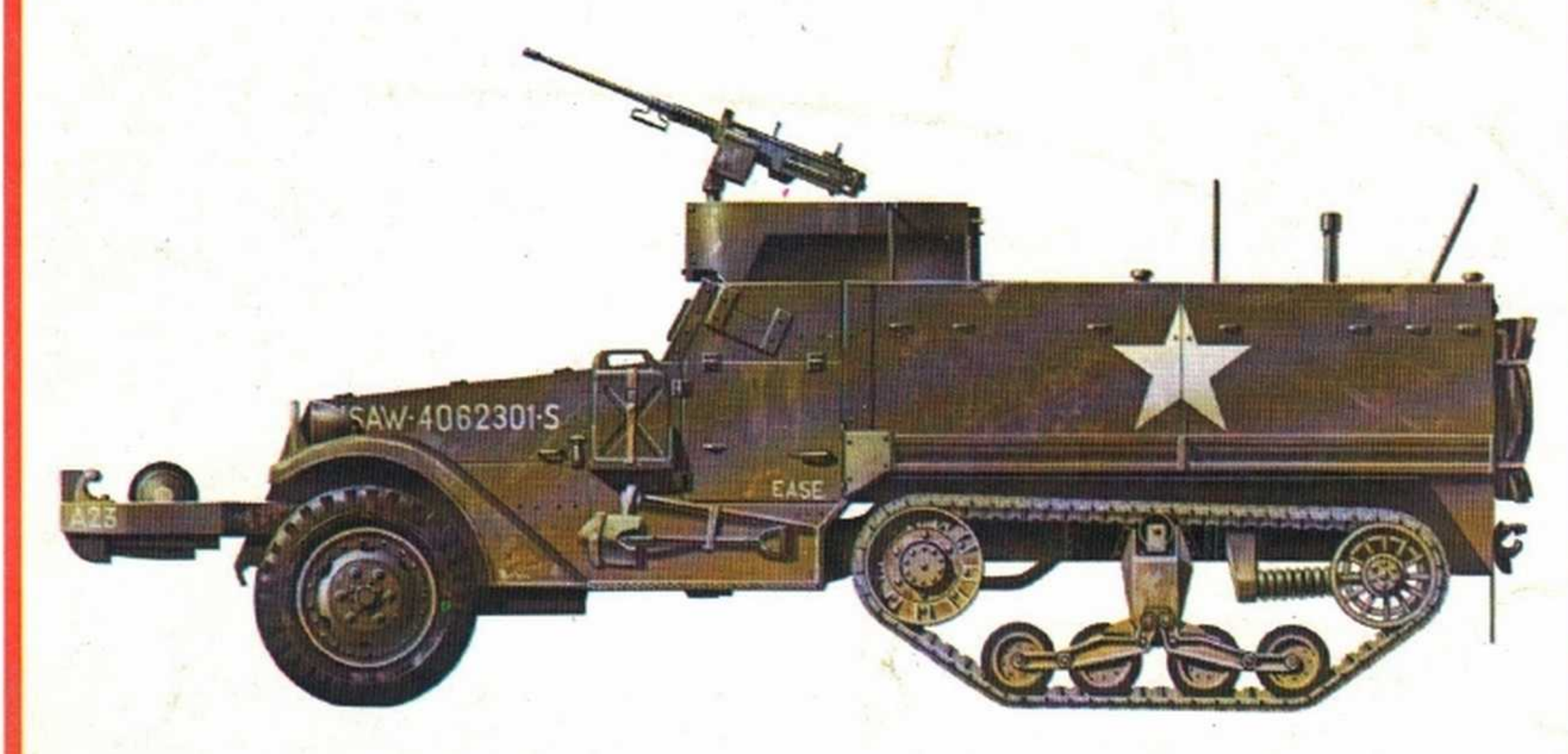
El 14 de noviembre de 1952 Eisenhower fue elegido presidente de los Estados Unidos, y en 1956 le es renovado el mandato presidencial. Después de finalizado este período en 1960 se retira a la vida privada y se dedica a escribir sobre sus recuerdos militares y políticos. Muere en Washington el 28 de marzo de 1969.

Eisenhower habla con uno de sus soldados durante una de las maniobras que precedieron al Día D.

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LAS ARMAS (11)

Transporte blindado para tropas semioruga M3



El transporte blindado para tropas APC (Armoured Personal Carrier) denominado más corrientemente «Half Track» o semioruga, caracterizó a las infanterías norteamericana y aliadas durante el último conflicto mundial. Fueron vehículos sumamente útiles cuya carrera comienza al ser adoptados por primera vez en 1940. Todavía funcionan en muchos países que los adquirieron al Ejército de Estados Unidos al terminar la II Guerra Mundial.

Hay que situar su origen en 1939, cuando el Estado Mayor del Ejército de EE. UU. comienza a interesarse por el proceso de mecanización, según el cual la Wehrmacht se disponía a convertirse en la fuerza más moderna y potente del mundo. Los responsables se dieron cuenta de la enorme importancia de la mecanización de la infantería, de tal modo que cuando Estados Unidos entra en la guerra, aunque no dispone de carros excelentes, tiene un vasto parque motorizado cuya funcionalidad hará sentir su peso en innumerables ocasiones.

El vehículo base para el transporte de los soldados de a pie era un interesante vehículo semioruga derivado de la fusión de dos carros ya existentes: el «Vehículo Explorador M3» y el «Semioruga M2». Del primero se había tomado la característica carrocería, a la que se había aplicado el sistema de tracción propio del «M2». Del vehículo resultante denominado «APC M2» se hará casi inmediatamente una versión de mayor capacidad, el «M3». Posteriormente se introducirán en el proyecto básico las modificaciones más variadas que al cabo de pocos años darán origen a más de 70 modelos de vehículo derivados.

El «Half Trach» o «Semioruga» que protegía a los que transportaba con planchas de un espesor máximo de 13 milímetros, presentaba interesantes soluciones técnicas.

Por ejemplo, estaba dotado de depósitos de gasolina de cierre automático, tipo aereonáutico, es decir, capacitados para no perder carburante al ser atravesados por proyectiles de calibre pequeño, y con un elevado coeficiente de seguridad con respecto a los depósitos normales. Delante de la caja del motor había un rodillo que tenía por objeto impedir que el vehículo clavara el morro en el terreno al atravesar zanjas profundas. Todos los modelos fueron transportes de gran confianza y múltiples posibilidades de empleo.

Peso	7,25 Tm.	Vel. máx.	unos 80 km/h.
Longitud	6,40 m.	Autonomía	360 km.
Anchura	2,20 m.	Tripulación	13
Altura	2,16 m.	Armamento	1 ametr. de 12,7 mm.
Luz libre	28 cm.	Municiones	330 × 12,7
Protección (blindaje máx.)	13 mm.	Máx. escalón superable	unos 30 cm.
Motor	Whites M 160 AX de 144 HP	Máx. pendiente superable	60°
		Vado	90 cm.

Gamelin, Maurice

Iniciada su carrera militar en 1872, a sus diecinueve años de edad, Maurice Gamelin llegó muy pronto a oficial de órdenes del general Joffre y en 1914, nada más comenzar la I Guerra Mundial, a jefe del gabinete de Joffre. En 1916 como coronel al frente de la 2.° Brigada de cazadores participó en la batalla del Some. En diciembre de aquel mismo año es ascendido a general de brigada. En los años siguientes mandó la 9.° División de Infantería.

De 1925 a 1926 manda las fuerzas francesas de Siria durante la revuelta de los drusos. En el período de entreguerras ocupa diversos cargos en la cumre del ejército. Entre ellos los de jefe de Estado Mayor del ejército, en 1931 y el de vicepresidente del Consejo Superior de Guerra, en el puesto de Weygand, en el año 1935.

En enero de 1938 es nombrado jefe del Estado Mayor de la Defensa Nacional, y desde su puesto trata de preparar a las fuerzas armadas para la inminente II Guerra Mundial. El proceso de preparación fue lento, pero en plena crisis de Danzig es capaz de declarar que las fuerzas armadas estaban preparadas para el conflicto.

Al estallar la guerra asciende a comandante en jefe de las fuerzas de tierra. Tiene que sufrir la irrupción de las fuerzas alemanas en las Ardenas mientras que todo el sistema ofensivo francés se había concentrado en las fronteras holandesa y belga.

El desastre consecuente lleva a su destitución el 19 de mayo de 1940. Es sustituido por Weygand. En septiembre del mismo año es detenido por el Gobierno de Vichy y comparece ante el Alto Tribunal de Riom acusado de responsabilidad por no haber preparado convenientemente el ejército para la guerra y haber sido causa del desastre fracés. El proceso fue interrumpido, y desde 1943 a 1945 Camelin fue deportado a Alemania.

En la postguerra publicó un libro de memorias y autodefensa: «Servir», que apareció en 1947.

Este general fue uno de tantos militares franceses que no pudieron adaptarse con acierto a la tragedia de ver su patria invadida por el enemigo.

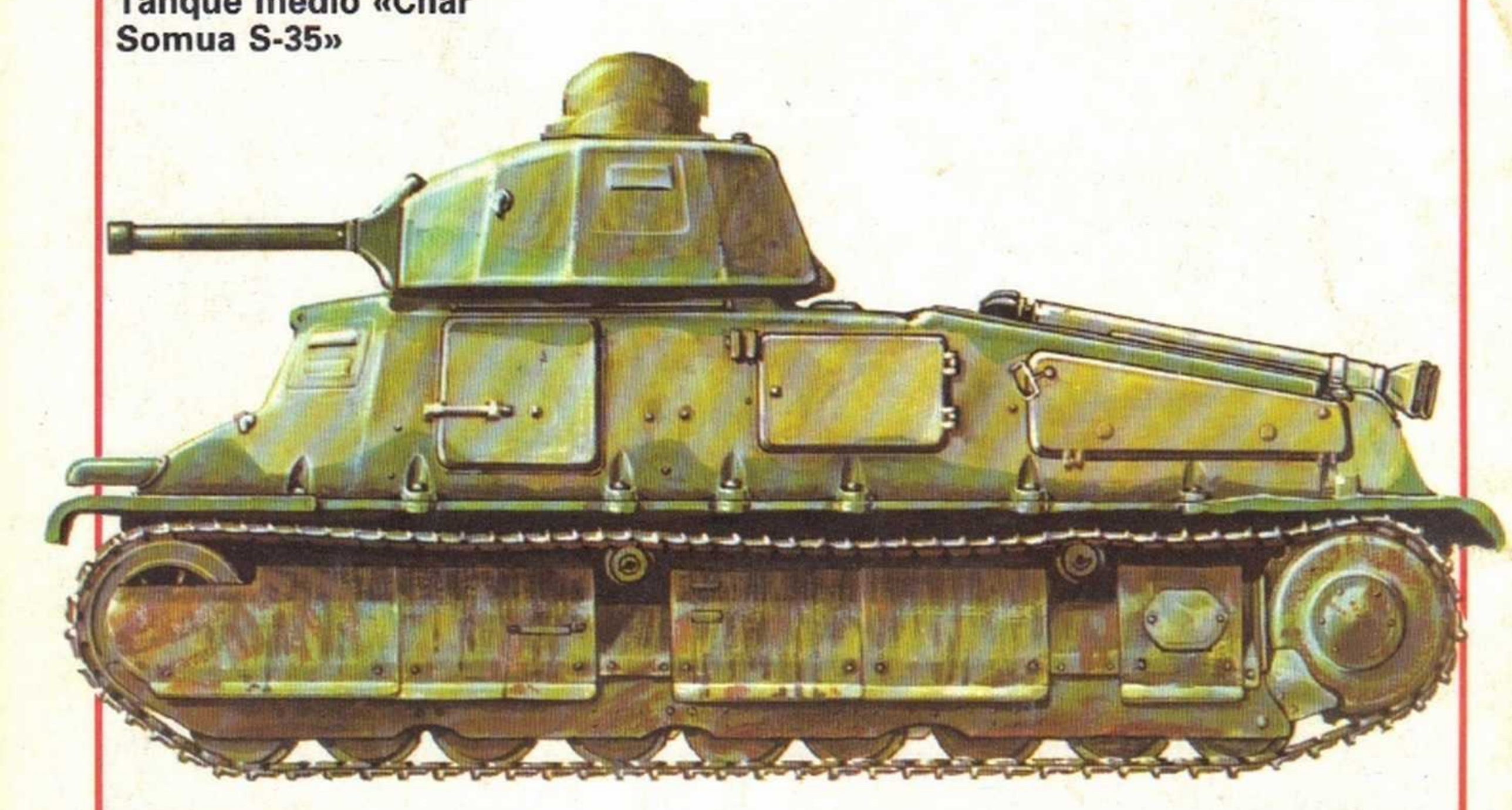
Maurice Gamelin murió en París en 1958, en la misma ciudad en la que había nacido en 1872.

Abajo: en mayo de 1940 el grueso del Ejército alemán está situado en el bosque de las Ardenas, dispuesto a lanzar toda su potencia contra Sedán, el punto neurálgico de la línea Maginot. El 13 de mayo las panzerdivisiones llegan a Sedán y tienen que vadear el Mosa para romper las líneas adversarias. En la fotografía se muestra un puente de balsas neumáticas montado por los ingenieros alemanes.

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LAS ARMAS (12)

Tanque medio «Char Somua S-35»



En los primeros años de la década de los 30, la Caballería francesa formuló la solicitud de un tanque que tendría que ser conocido como el AMC o «Automitralleuse de Combat». La fábrica SOMUA (Societé d'Utillage Mecanique et d'Usinage d'Artillerie) de Saint Quen construyó un vehículo para esta especificación. Después de ser aceptado por la Caballería se adoptó como el tanque medio normalizado del Ejército francés, bajo la denominación de «Char S-35», con la «S» por SOMUA y el número 35, por el año en que se dieron las instrucciones, 1935. Para las fechas en que se produjo la caída de Francia se habían construido alrededor de 500 unidades. De manera individual y en un enfrentamiento de tanque contra tanque, el «S-35» era algo más que un desafío para cualquiera de los blindados alemanes de la época, pero las tácticas desacertadas le dejaron poca oportunidad de probar su valía, aparte de en el caso de unas pocas acciones aisladas.

El «S-35» tenía una buena coraza, movilidad y potencia artillera adecuada. Sin embargo, padecía la misma debilidad de coraza habitual en todos los vehículos blindados franceses. Además, el comandante del tanque era también su cargador y su artillero, lo cual aumentaba sobremanera su ocupación, disminuyendo su eficacia.

El casco tenía tres secciones atornilladas entre sí. Eran éstas: el piso del vehículo, la superestructura frontal y la superestructura posterior. La unión entre las secciones se realizaba justo sobre las orugas, con la juntura vertical entre la parte delantera y la trasera cerca de la parte posterior de la torreta. Estas uniones constituyeron uno de los puntos débiles del vehículo.

El conductor se sentaba en la parte delantera del casco a la izquierda. Estaba provisto de una escotilla que normalmente iba abierta cuando el tanque estaba en movimiento. El operador de radio se sentaba a la derecha del conductor. El procedimiento normal para que los dos hombres salieran y entraran del vehículo era a través de una portezuela a la izquierda. El vehículo iba dotado también de una escotilla de escape en el suelo para casos de emergencia. Los «S-35» fueron empleados por las fuerzas alemanas en multiplicidad de funciones, incluyendo la de entrenamiento de tripulaciones.

Peso	20,048 t	Autonomía	257 km
Longitud	5,46 m	Tripulación	3
Anchura	2,108 m	Armamento	Un cañón de 47 mm. Una ametralladora de 7,5 mm.
Altura	2,592 m	Máximo escalón superable	Unos 50 cm.
Protección (blindaje máx.)	56 mm.	Máxima pendiente superable	65 por 100
Motor	Somua, ocho cilindros de 190 HP a 2.000 rpm	Vado	2,336
Velocidad máx.	37 km/h		

Giraud, Henri-Honoré

La historia reciente le considera como «el rival de De Gaulle». Lo mismo que el general, Henri Honoré Giraud inicia la carrera militar en Saint Cyr, de donde sale en 1900 con el grado de subteniente. Durante la I Guerra Mundial es oficial de zuavos. Hecho prisionero de los alemanes, consigue escapar y reanudar el combate, peleando valerosamente en la Malmaison. Participa en la guerra del Rif y, posteriormente, es profesor en la academia militar. En 1930, después de haber sido nombrado general, regresa a Marruecos para sofocar las revueltas de Tafilatet y el Alto Atlas.

En 1934 obtiene el grado de general de división. En 1936 es gobernador de Metz, y en 1939, llegado al grado de general de ejército, es puesto al frente del VII Ejército.

Iniciada la II Guerra Mundial, en mayo de 1940 pasa al mando del IX Ejército, pero pocos días después es hecho prisionero de los alemanes por segunda vez en su vida. Especialista en evasiones, consigue huir en abril de 1942, y, a través de Suiza, regresa a Francia, y de allí, puesto en contacto con los aliados, pasa secretamente a Africa, donde colabora en la causa antialemana.

Después del asesinato del almirante Darlan (24 de diciembre de 1942) asume el mando de las fuerzas francesas de Africa del Norte, aunque pronto se desarrolla un irreparable enfrentamiento entre él y los seguidores de De Gaulle. Resulta totalmente inútil el intento de mediación de Roosevelt presidente de los Estados Unidos, y de Churchill, en Casablanca el 24 de enero de 1943.

En todo caso, De Gaulle y Giraud se ven obligados a colaborar en la Presidencia del Comité de Liberación Nacional. Giraud, en aquella época, es eliminado de la cumbre política aunque conserva su papel de comandante de las fuerzas francesas en Africa del Norte.

Dirigió las operaciones para la liberación de Córcega, y cesó en sus funciones en mayo de 1944. No aceptó ser nombrado inspector del ejército y se alejó definitivamente de la escena política y militar. En la posguerra fue elegido miembro de la Asamblea Constituyente. Murió en París el 11 de marzo de 1949.

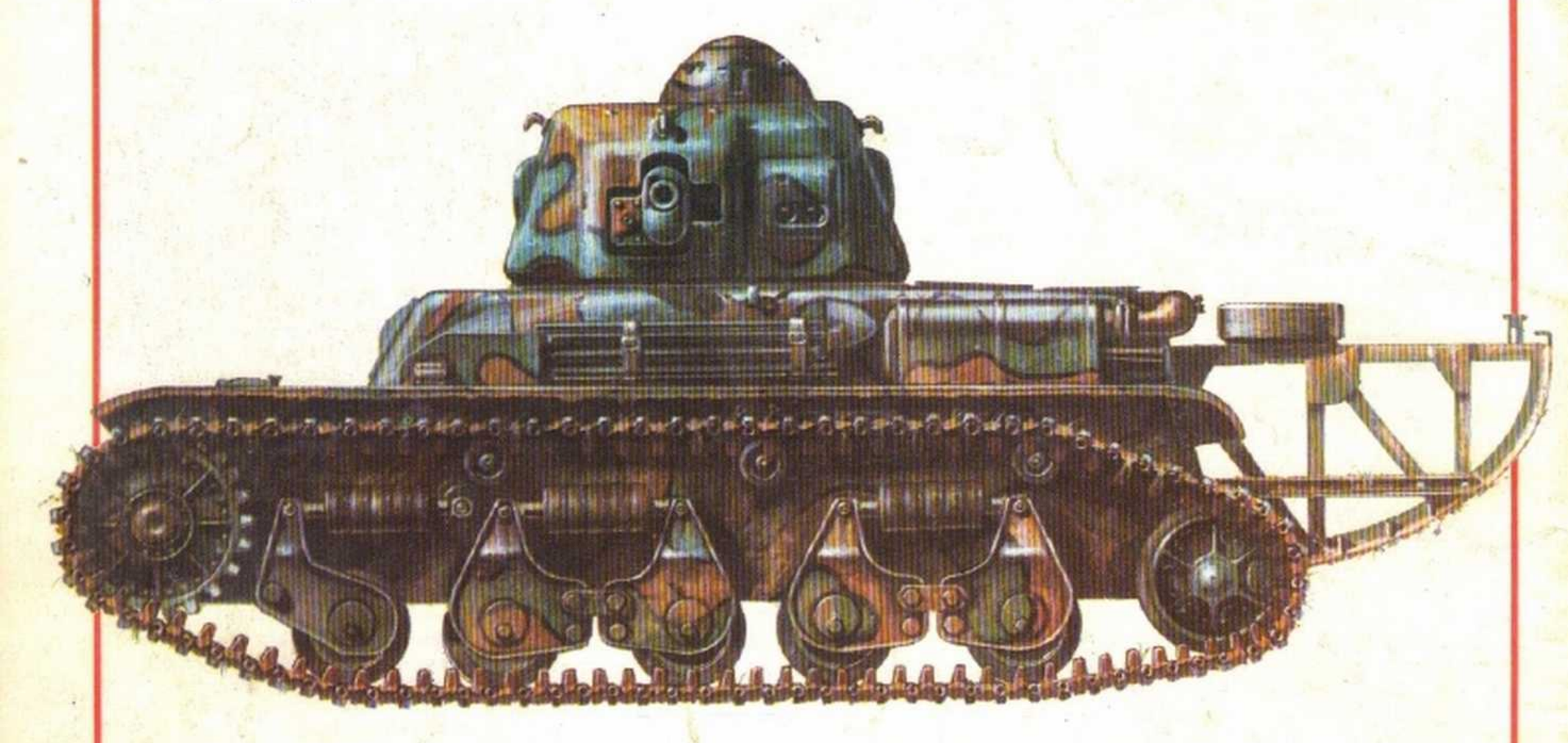
Sobre estas líneas, el general Giraud, comandante de las fuerzas francesas de Africa del Norte.

Abajo, el general Giraud, el presidente Roosvelt, el general De Gaulle y el primer ministro Churchill (de izquierda a derecha) posan para los fotógrafos. Fue necesaria mucha diplomacia para inducir a los dos generales franceses a reunirse.

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LAS ARMAS (13)

Tanque ligero Renault R-35



En 1934 la Infantería francesa solicitó un nuevo tanque ligero que reemplazara la gran cantidad de tanques biplaza Renault FT-17 de la I Guerra Mundial, que todavía estaban en servicio. El nuevo tanque ligero tendría que pesar 8.000 kg., tener una tripulación de dos hombres, una velocidad máxima en carretera de 20 km/h., estar protegido por coraza de espesor máximo de 40 mm. y disponer de un armamento de dos ametralladoras gemelas de 7,5 mm. o un cañón sencillo de 37 mm.

Cuatro fueron las compañías que realizaron proyectos para estas especificaciones, pero fue el modelo de la casa Renault el que se seleccionó para su producción. Se llamaría «Renault ZM» o «R-35». En mayo de 1935 se había ordenado la fabricación de las 300 primeras unidades. El prototipo se armó con dos ametralladoras gemelas de 7,5 mm. montadas en torreta. Se diferenciaba en muchos detalles de los modelos de producción.

Se produjeron entre 1.600 y 1.900 vehículos y cuando se declaró la guerra el «R-35» era el tanque más numeroso de todos los vehículos blindados franceses. En mayo de 1940 había 945 vehículos R-35/R-40 en la línea del frente. De ellos 810 estaban con unidades orgánicas del Ejército, y 135 con la División Acorazada de Reserva.

La función de este tanque consistía en servir de apoyo a la Infantería y su escasa velocidad en carretera le proporcionaba muy poca movilidad. Como la mayoría de los tanques franceses, el caso del R-35 era de secciones fundidas, las cuales se atornillaban juntas. El conductor se sentaba en la parte delantera del casco, ligeramente desplazado a la izquierda. Iba provisto de dos escotillas superiores, una de las cuales se abría hacia adelante y la otra hacia atrás, operación posibilitada en este caso por un dispositivo hidráulico.

La torreta APX iba en el centro del casco y era exacta a la instalada en los tanque Hotchkiss «H-35» y «H-39». Estaba provista por una cúpula, pero el comandante entraba en la torreta por una escotilla que estaba situada en la parte posterior, que servía también de asiento cuando el tanque no estaba en acción.

Los alemanes capturaron gran cantidad de estos vehículos y los utilizaron en variedad de funciones.

Peso	10 t.	Autonomía	140 km.
Longitud	4,2 m.	Tripulación	2
Anchura	1,85 m.	Armamento	1 cañón de 37 mm.
Altura	2,37 m.		1 amet. de 7,5 mm.
Protección (blindaje máx.)	45 mm.	Máx. escalón superable	0,5 m.
Motor	Renault, cuatro cilindros, de gasolina. 82 hp.	Máx. pendiente superable	60 por ciento
		Vado	Entre 1,6 m. y 2 m.
Velocidad máx.	20 km/h.		

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LOS GENERALES (14)

Graziani, Rodolfo

Rodolfo Graziani, una de las figuras más controvertidas entre los militares italianos y el fascismo de última hora, nació en Filettino, provincia de Frosinone el 11 de agosto de 1882. Sus padres, agricultores, a duras penas conseguían sacar de la escasa tierra que poseían el alimento suficiente para los nueve hijos que tenían. La infancia y primera juventud de Rodolfo Graziani fue sumamente difícil, permanentemente amenazada por la miseria, y plena, por otra parte, de esperanzas. Llegó a la vida militar a través de un concurso de subtenientes de complemento para escala activa, al que se presentó y en el que obtuvo el tercer puesto. Entre 1908 y 1912 presta servicio en Eritrea con el grado de teniente. Al año siguiente de comenzada la I Guerra Mundial es nombrado capitán. Terminará el conflicto con el grado de coronel y dos medallas al valor.

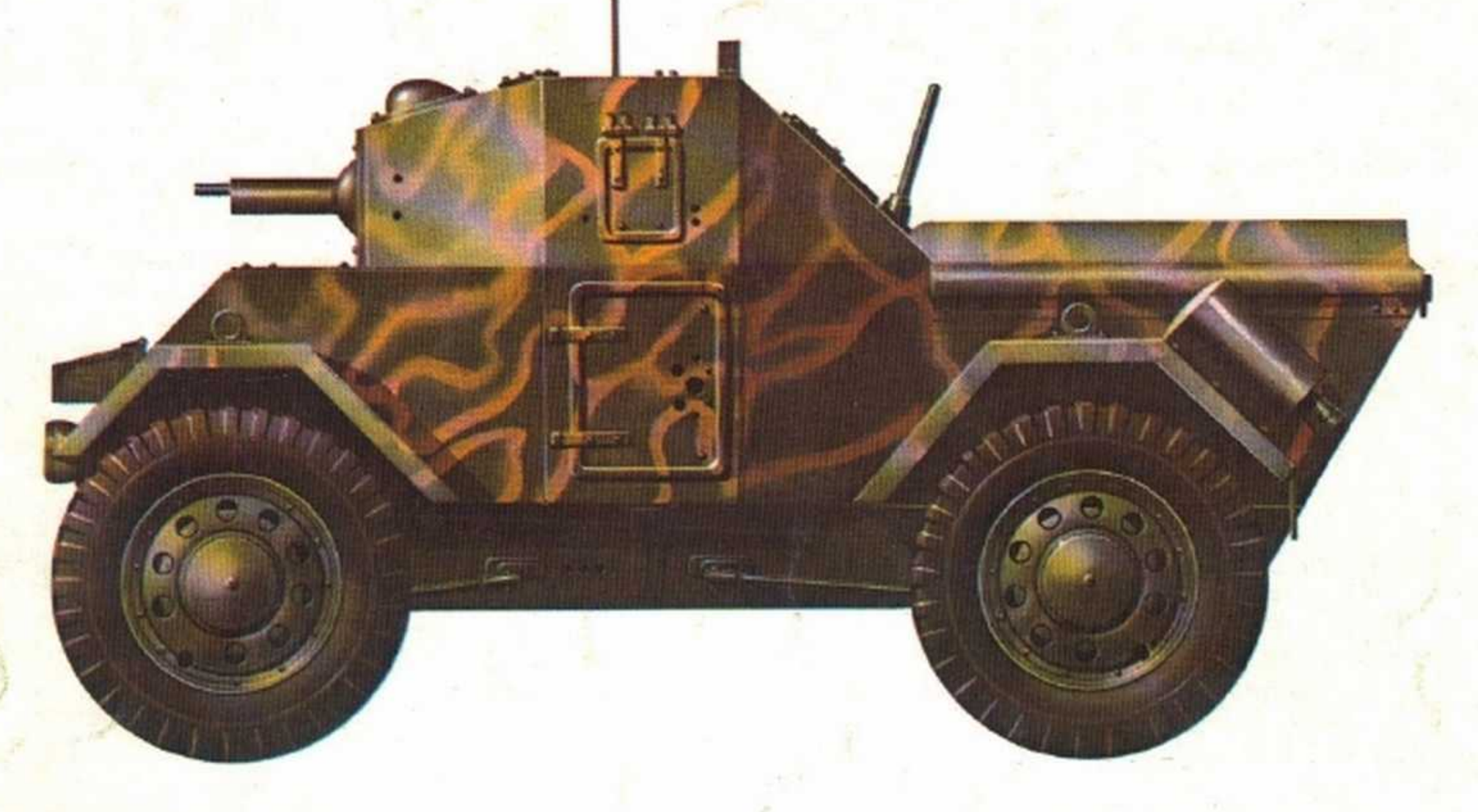
En 1919 es destinado a Macedonia. Sin embargo, quien ha gustado las mieles de la aventura no se adapta bien a una vida más tranquila. Pide pasar a la reserva y se dedica a actividades comerciales, las cuales todavía satisfacen menos su inquietud natural. Consigue regresar al servicio activo. En los diez años siguientes protagoniza numerosas hazañas bélicas en Africa. Emprende la conquista del Gebel tripolitano y de Libia, conquista el territorio de la Sirte y reconquista toda la Cirenaica. Por estos hechos es ascendido primero a general de brigada y luego a general de división. En 1932 es nombrado general de cuerpo de ejército, y tres años después gobernador militar de Somalia, hasta que en el 36 llega a la cumbre de su carrera al ascender a mariscal de Italia y virrey del Imperio sustituyendo a Badoglio.

Comienza la II Guerra Mundial como jefe del Estado Mayor del Ejército. En la campaña del otoño-invierno de 1940 dirige una serie de operaciones en Africa septentrional que terminarán con el repliegue de las tropas italianas y la pérdida de Cirenaica. En 1941 regresa a Italia y se retira a la vida privada. Dos años después, el gobierno de la República Social Italiana le nombra ministro de la Defensa Nacional.

Al terminar la guerra comienza para él el calvario que tuvieron que seguir la mayoría de los jefes militares de los ejércitos derrotados. Primero prisionero en un campo de concentración; después, procesado. Al final, el 2 de mayo, un tribunal militar le condena a diecinueve años de reclusión, que le serán casi totalmente condonados. El 29 de agosto es puesto en libertad. Se retira a la vida privada y el 11 de enero de 1955 muere en Roma.

Rodolfo Graziani (en el centro) y Mussolini visitan el cartel general de Hitler, en el frente oriental, poco después del comienzo de la «Operación Barbarroja».

Vehículo blindado «Lince»



Mientras que los ejércitos británico, francés y alemán tenían ocasión de ejercitarse en el manejo de los primeros carros blindados nada más empezar la IGM, el Regio Ejército Italiano combatiendo en un teatro bélico de tipo montañoso no tenía ocasión de dedicarse al estudio de estas nuevas armas. Se pensó, por lo tanto, en orientar las investigaciones hacia un adecuado aprovechamiento del nuevo invento que la industria producía con características cada vez mejores: el automóvil. Como consecuencia hicieron su aparición en los combates los primeros autocañones y los primeros coches blindados Bianchi y Lancia.

Pasada la contienda, los intereses de las altas esferas militares se dirigieron de manera creciente al empleo de los carros de combate, dejando en suspenso el desarrollo de los vehículos de ruedas casi al nacer. Así cuando estalló la II Guerra Mundial, las fuerzas acorazadas italianas se encontraron equipadas con pocos coches blindados, de los que además muchos eran de modelo anticuado.

Los modernos tenían excelente mecánica pero, aparte de la escasez de su número, eran elementos demasiado grandes destinados a controles y operaciones de medio y largo alcance. No se había pensado en estudiar pequeños vehículos del tipo del «explorador» británico. Se utilizaban éstos para misiones de exploración, control y enlace de radio corto y medio.

Al comienzo de las operaciones en Africa del Norte, los italianos tuvieron que cubrir rápidamente la deficiencia, ya que los británicos utilizaban muy eficazmente una gran cantidad de elementos de este tipo, de ruedas y cadenas, con resultados óptimos. Se recurrió a la inspiración y a la copia parcial de un modelo capturado al enemigo y del que se supiese que había dado buenos resultados. La elección recayó en el «Dingo», un pequeño vehículo británico de reconocimiento producido por la firma Daimler.

Por desgracia, el «Lince» salió de la cadena de montaje demasiado tarde para poder participar en las operaciones del teatro africano en el que habría sido muy útil. Se trataba de un pequeño vehículo dividido en dos compartimientos enteramente blindados, uno para el motor y otro para la tripulación. Estaba dotado de una ametralladora de 8 mm. que le permitía realizar también operaciones de apoyo a tropas.

Año	1943	Protección (coraza máx.)	14 mm.
Peso	3,1 t.	Motor	Lancia de 60 HP
Longitud	3,24 m.	Vel. máx.	86 km/h.
Anchura	1,75 m.	Autonomía	350 km.
Altura	1,65 m.	Tripulación	2
Luz libre	37 cm.	Armamento	1 am. Breda 38 cal. 8 mm.

Guderian, Heinz

Heinz Guderian nació en Baviera en 1888, así que cuando publicó su libro «Achtung Panzer!» («¡Atención a los blindados!») en 1936, contaba cuarenta y ocho años de edad. Había sido formado en la escuela de Uswold Lutz el padre de los «Panzer» alemanes. Desde los primeros años de su carrera, Guderian sabía que una masa compacta de tanques puede actuar con eficacia sin contar con el apoyo de la Infantería. Acabó imponiéndose en Alemania como el máximo teórico y práctico del empleo de los medios blindados.

Participó en la I Guerra Mundial, y permaneció después en las filas de la Reichswehr. Al comenzar la segunda contienda mundial fue nombrado general, y el 1 de septiembre, al comienzo de la invasión de Polonia, se le puso al frente del XIX Cuerpo Acorazado de Ejército. Polonia es el primer capítulo del triunfo de los «Panzer». El plan de ataque se centra en la táctica de la guerra relámpago confiada a los avances en cuña de los carros. Esta nueva técnica consigue derrotar con fuerzas mínimas a un ejército organizado a la antigua con más de tres millones de soldados.

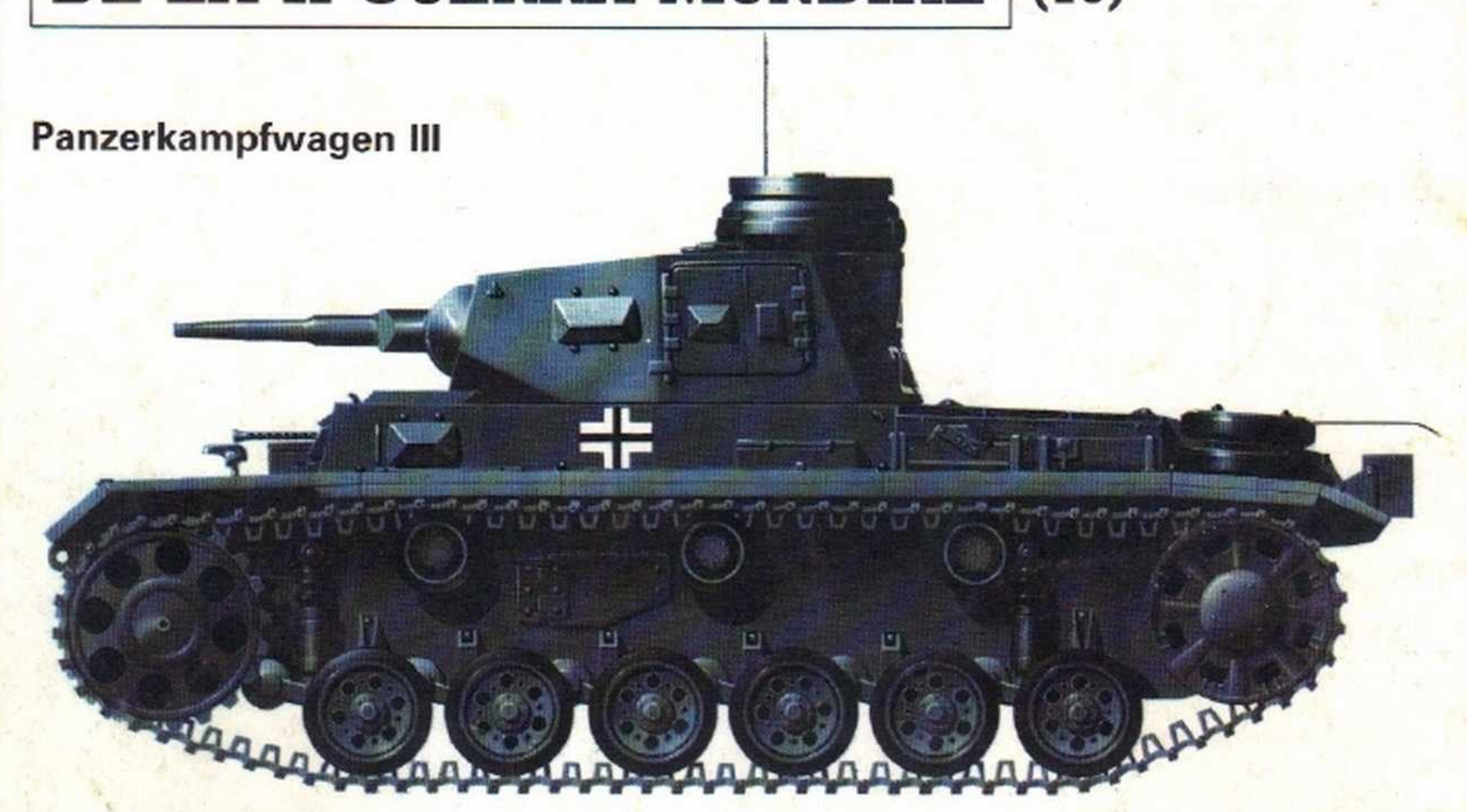
En 1940, Guderian fue puesto al frente de la 1.ª y 10.ª Divisiones acorazadas y del 13 al 20 de mayo realizó su legendaria carrera al mar que fue el elemento determinante de la derrota francesa. También en la madrugada del 22 de junio de 1941 estuvo presente Guderian en la frontera de la URSS a la cabeza del II Panzergrupe que formaba parte del Grupo de Ejército Centro. El 3 de julio el IV Ejército ha logrado alcanzar Esmolensko y Guderian está dispuesto a continuar en dirección a Moscú. Sin embargo su buena estrella se oscurece a partir de este momento. Los carros soviéticos resultan muy peligrosos. «Son carros —escribe Guderian describiendo el primer encuentro con los T-34— provistos de tales corazas que los proyectiles de nuestra artillería rebotan sin hacerles ningún daño.» El 20 de octubre logró colocarse, junto a las vanguardias de sus fuerzas acorazadas, a 40 kilómetros de Moscú. Sin embargo, el fango y el hielo interrumpen en ese momento la ofensiva. El 5 de diciembre tiene que replegarse definitivamente, y su retirada, junto a la de otros muchos generales que asediaban Moscú, fue el ocaso del sueño de Hitler de tomar la capital soviética. Guderian fue pasado a la reserva en aquel mismo mes de diciembre. Hasta el 20 de febrero de 1943 no es llamado de nuevo al servicio. Después de las purgas consiguientes al fracasado atentado contra Hitler, Guderian sube a la cúspide de la máquina de guerra como jefe del Estado Mayor General. El 28 de marzo de 1945 se retira a Schwangau, en Baviera, donde siguió incluso después del final de la guerra escribiendo sus libros.

Heinz Guderin, el teórico del empleo de los medios acorazados fue uno de los protagonistas de la «guerra relámpago» en Polonia y en Francia.

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LAS ARMAS (15)

Panzerkampfwagen III



Durante la I Guerra Mundial, los carros de combate empleados en algunas operaciones marginales no dieron resultados satisfactorios. Por consiguiente, muchos jefes militares occidentales (con excepción del general De Gaulle) habían menospreciado la utilidad de este nuevo instrumento de guerra. Sin embargo, el ejército alemán, aún vinculado al Tratado de Versalles, había manifestado un gran interés por los carros de combate, vislumbrando sus enormes posibilidades. Sin embargo, al no poder construir verdaderos carros, los alemanes usaron en las maniobras carros falsos formados por automóviles «acorazados» con tela o cartón, o imitaciones de cartón piedra que movían los soldados.

Estimulada por la prohibición de construir carros auténticos, la mente militar alemana se puso al trabajo con mayor empeño para idearlos mayores y más potentes. Los alemanes, deseosos de «desquite», comenzaron a estudiar una línea de guerra futura utilizando grandes agrupaciones de carros (divisiones acorazadas) capaces de operar a la máxima velocidad sin tener que esperar a la lenta y penosa marcha de la infantería.

Hasta aquel momento, para muchos generales la infantería era el arma principal a cuyo servicio debían emplearse todas las otras. El carro de combate por tanto debía estar al servicio del infante. Pero los alemanes invierten la situación. Descubren en el carro armado un arma revolucionaria.

Cuando empezó la campaña de Polonia, el ejército alemán disponía de seis divisiones acorazadas. La mitad de los 288 carros que constituían una división eran Panzerkampfwagen «Pzkfw I» llamadas también «latas de sardinas» por la debilidad de su coraza y de su armamento de dos ametralladoras (pesaba seis toneladas). Posteriormente vendrían los «Pzkfw 2», de nueve toneladas y un cañoncito de 20 mm.; el «Pzkfw 3», de 15 toneladas y un cañón de 37 mm.; y el «Pzkfw 4», de 20 toneladas y un cañón de 75 mm. Este último era considerado por los generales de Estado Mayor excesivamente pesado. Sin embargo, fueron las Panzerdivisionen las que revolucionaron el modo de hacer la guerra. Y no tanto por su potencia sino por su empleo inteligente y funcional.

Tipo Panzerkampfwagen III E

Peso	12,5 t.	Autonomía en terreno vario	97 km.
Longitud	5,78 m.	Tripulación	5
Anchura	2,95 m.	Armamento	1 c. de 37 2 am. de 7,92.
Altura	2,51 m.		
Luz libre	0,41 m.		
Protección (coraza máxima)	30 mm.	Máx. trinchera superable	2,30 m.
Motor	Maybach HL 120TR	Máx. pendiente superable	35.°
Velocidad máxima:		Vado	80 cm.
En carretera	40 km/h.	Consumo por 100 km.	183 l.
En terreno vario	18 km/h.		
Autonomía en carretera	175 km.		

Jodl, Alfred

Alfred Jodl fue uno de los once condenados a muerte por el proceso de Nüremberg. No muchos sabían, en el momento en que fue ejecutado, que los planes para la invasión de Checoslovaquia y Noruega o la ocupación de Grecia y Yugoslavia se debían al genio de este general bávaro que unía a la eficacia técnica la sumisión al poder político. Había emprendido muy joven la carrera de las armas y al terminar 1908 ya era cadete de ingenieros en la academia. Contaba entonces dieciocho años. La I Guerra Mundial lo llevó a Flandes. El nazismo le tuvo entre sus seguidores desde el primer momento, como a tantos otros militares alemanes frustrados por la derrota y convencidos de que ésta se había debido a la traición de los radicales, socialistas y judíos de su propio país.

Jodl adquirió pronto la fama de ser un soldado de sillón más que de campo de batalla. Sin embargo su intuición estratégica le permitió prever —aunque sin efectividad alguna— el lugar y el momento en que tendría lugar el desembarco de los aliados en Europa. Pertenecía al exiguo círculo de los militares de partido convencidos fanáticamente del genio político-militar de Hitler. En agosto de 1939 había sido designado jefe del negociado operativo del Mando Supremo de la Wehrmacht, y desde este puesto no se separó jamás del «Führer».

Con este objetivo se sometía a sus mismos extravagantes horarios. Nunca estuvo enfermo ni se fue jamás de permiso. Para él el cuartel general era «una vía intermedia entre un convento y un campo de concentración».

Hasta tal extremo llegaba su devoción por Hitler que para no perturbar su sueño en el alba del 6 de junio de 1944, día del desembarco de Normandía, Jodl tomó bajo su responsabilidad el negar a Von Rundstedt las reservas que posiblemente habrían podido determinar el éxito de la invasión. Pese a todo Hitler mantenía hacia él una cierta reserva, hasta el punto de que durante más de un año le negó el saludo.

El 18 de octubre de 1942, Hitler firmó una de sus órdenes más feroces, la relativa a los comandos adversarios. Jodl la transmitió a todos los puestos de mando. Capturado el 22 de mayo de 1945 junto a Keitel y Speer, compareció en Nüremberg convencido de que sería absuelto.

Se le dirigieron cuatro acusaciones: 1) Haber preparado los ataques contra Checoslovaquia, Noruega, Grecia, Yugoslavia y Rusia; 2) haber firmado una instrucción en la que se indicaba que Hitler no aceptaría la rendición de Moscú y Leningrado porque quería que estas dos ciudades fueran destruidas; 3) haber ordenado el 26 de octubre de 1944 la evacuación forzosa de los habitantes de Noruega septentrional; 4) haber determinado el empleo del terror contra la mayoría de las poblaciones del Este.

El Tribunal le encontró culpable y además único responsable de la guerra desde el punto de vista militar.

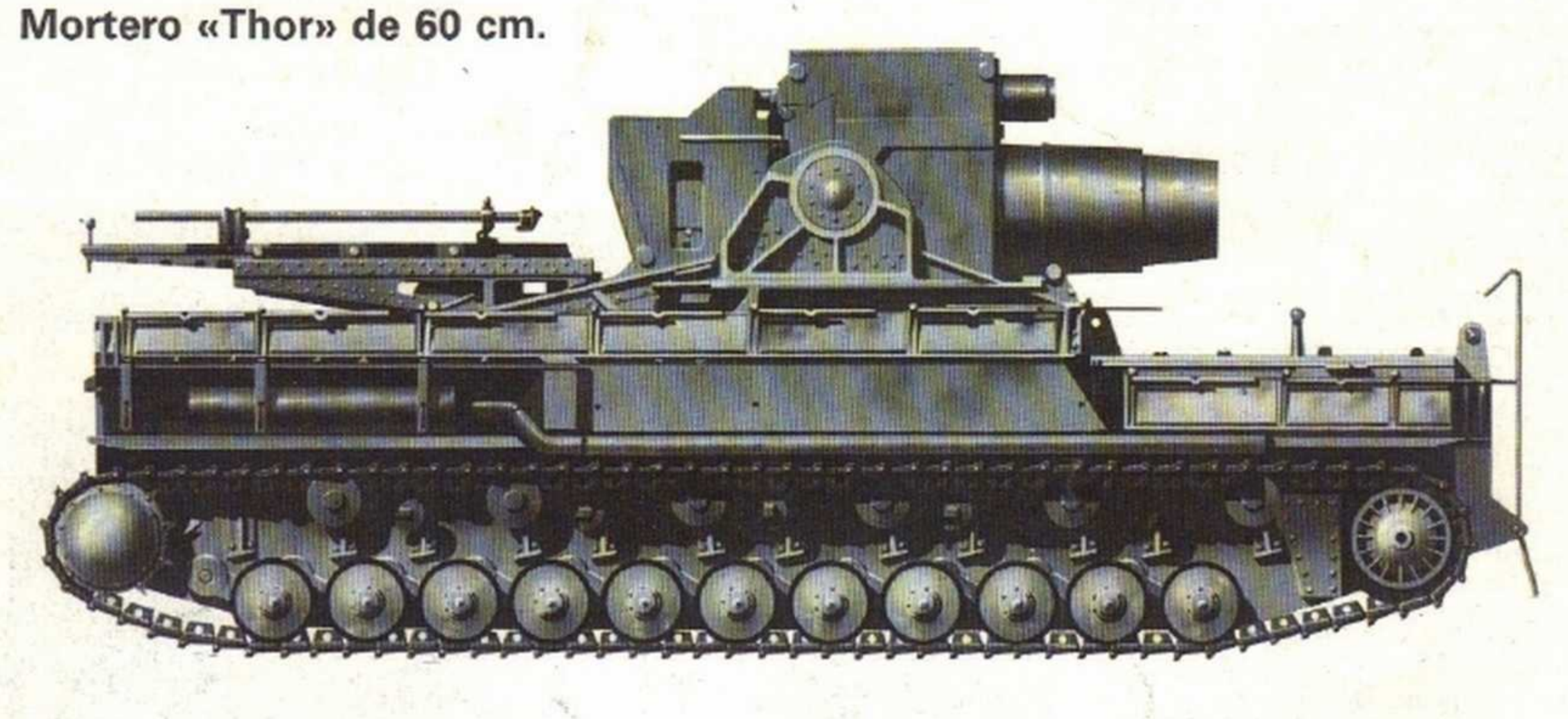
Bajo estas líneas: Jold explica una maniobra a Hitler y a Mussolini.

Abajo: Jold firma la rendición incondicional en Reims el 7 de mayo de 1945.

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LAS ARMAS (16)

Mortero «Thor» de 60 cm.



En 1935, la Wehrmacht, en plena fase rearme, solicitó de la industria pesada alemana armas de características poco comunes. El cañón «Dora» puede considerarse un ejemplo. Aquel mismo año se encargó una gigantesca pieza de artillería de asedio: un mortero móvil de 600 mm. de calibre, capaz de desplazarse por sus propios medios y de tomar posiciones contra los objetivos que, a causa de su distancia de las líneas ferroviarias no pudieran ser sometidos a los disparos de los cañones instalados sobre ferrocarril. A pesar de que este tipo de artillería pudiera parecer extraña, si se observa un mapa de ferrocarriles de la época se ve como las fronteras de las naciones occidentales y la propia costa francesa del canal que es al fin y al cabo la gran frontera natural de Gran Bretaña, se hayan recorridas a lo largo y a lo ancho por vías de ferrocarril. Hacia el Este sin embargo, las cosas son distintas. Los ferrocarriles rusos son pocos y malos y casi todos, con un ancho de vía distinto del europeo, y por lo tanto inutilizables para un posible uso militar. Rusia posee además una buena línea fortificada y muchas plazas fuertes se encuentran resguardadas de la acción de la artillería de ferrocarril. Dispone de artillería de grueso calibre que no depende para su actuación de las ya mencionadas vías de comunicación.

En 1939 la Rheinmetall-Borsig era capaz de presentar el prototipo de un mastodonte de acero que pesaba 123 toneladas, denominado «Karl», sobre el que inmediatamente comenzaron los ensayos y las pruebas balísticas. Apenas dos años después, en 1941, ya estaban terminadas, las dos primeras armas de serie denominadas «Thor» y «Eva». Eran gigantescos morteros capaces de lanzar proyectiles perforantes o de alto explosivo, de efectos verdaderamente devastadores, tanto por su propio peso como por el acusado ángulo de caída, característico del disparo de mortero. Sin embargo se pensó que su alcance no era satisfactorio y se estudió la instalación de cañones de menor calibre (540 mm.), pero con unas dimensiones exteriores similares al de 600 mm. de tal modo que pudiesen ser montados en su puesto, según las exigencias. El menor calibre lo mismo que la longitud del cañón permitían mejorar considerablemente su alcance. Antes de hacer fuego, un ingenioso sistema de engranajes permitía bloquear las suspensiones y hacer descender el cuerpo del tren de arrastre, apoyándolo directamente sobre el terreno. Para pequeños desplazamientos el «Thor» se servía de su propio motor, mientras que para viajes de cierta distancia se cargaba el tractor en un remolque especial y el mortero en otro.

Calibre	450 mm.	600
Peso	115 Tn.	123
Longitud	11,15 m.	11,15
Anchura	3,16 m.	3,16
Altura	4,78 m.	4,78
Blindaje	12 mm.	12

Motor	Mercedes-Benz Diesel de 12 cilindros en V de 580 HP.	
Vel. máx.	10 km/h.	10
Peso proyect. perf.	1,5 Tn.	2,16
Peso carga lanzam.	180 kg.	240
Alcance	10 km.	4,5

Keitel, Wilhelm

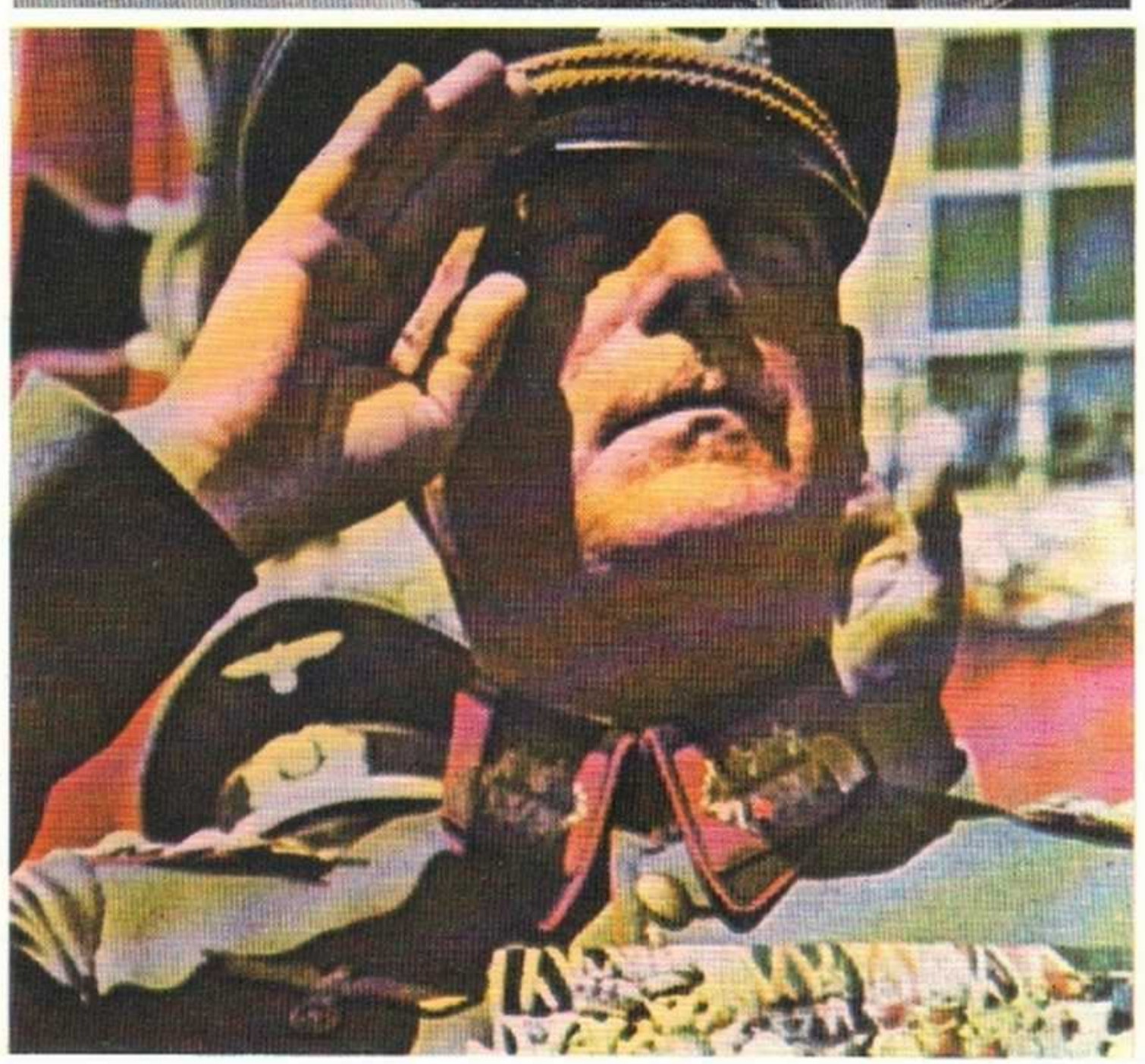
Hijo de un rico terrateniente de Helscherode, donde nació el 22 de septiembre de 1882, Wilhem Keitel eligió la carrera militar a los diecinueve años. En los años de la I Guerra Mundial es ascendido a capitán, resulta herido en la batalla de Verdún y manda una batería en el frente occidental.

Después de un corto intervalo ingresa en el nuevo ejército alemán y en 1933 es nombrado general de División. A diferencia de muchos de sus colegas manifestó desde el principio una abierta simpatía por el nazismo y por Hitler. Posiblemente como premio a esta manifiesta devoción, en 1935 se convierte en el jefe del Negociado de Fuerzas Armadas en el Ministerio de la Guerra, ascendiendo a teniente general al año siguiente. En 1937 es capitán general. El 4 de febrero de 1938 Hitler le nombra comandante en jefe de las Fuerzas Armadas a sus órdenes directas, con el general Jold como jefe de Estado Mayor. Desde aquel momento hasta la caída del nazismo fue el «brazo militar de Hitler en la guerra total».

Ascendido a mariscal de campo en 1940, después de la rendición de Francia, Keitel concluyó su carrera militar el 9 de mayo de 1945, firmando la capitulación de Alemania en el cuartel general soviético de Karlshorst en la periferia de Berlín. El 30 de septiembre de 1946 el Tribunal de Nüremberg le reconoce culpable de conspiración contra la paz, atentados contra la paz, crímenes de guerra y violaciones de las convenciones de La Haya y Ginebra, y crímenes contra la Humanidad. Condenado a muerte es ahorcado el 16 de octubre de 1946.

En la historia del Tercer Reich Wilhelm Keitel tiene un puesto muy especial. A pesar de su rango militar no figura allí como guerrero ni como estratega, sino como el hombre de los cien calificativos, todos ellos despreciativos. Se le llamaba desde «lacayo» a «héroe de butaca». El mismo Hitler, a pesar de haberle ascendido hasta la más elevada cumbre militar, decía de él que era como «un hombre con el cerebro de un comparsa de cine».

Además de ser el responsable por su aquiescencia de los planes de invasión de toda Europa, realizó actos de extremada crueldad como disponer el fusilamiento en Polonia y Rusia de 50 a 100 comunistas por cada soldado alemán muerto. Fue también quien en agosto de 1942 ordenó que fueran entregados a las SS para juicio sumario los paracaidistas angloamericanos capturados. De estos y otros crímenes por él cometidos fue encontrado culpable por el Tribunal de Nüremberg.

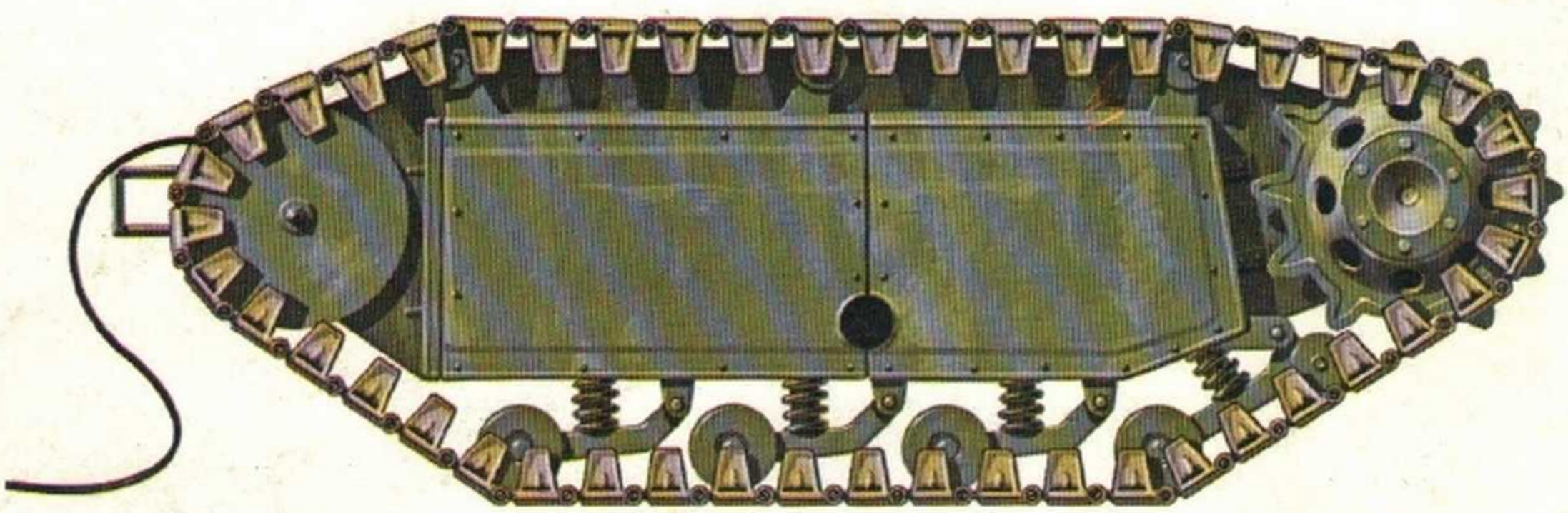


Wilhelm Keitel firma la ratificación de la rendición alemana. Debajo, Keitel durante un desfile, antes del comienzo de la guerra.

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LAS ARMAS (17)

Tanque SDKFZ 302



A primera hora de la tarde del 4 de julio de 1943 las tropas alemanas daban comienzo en el sector de Kursk a la operación Zitadelle. Durante su progresión se desarrolló la batalla más importante de elementos blindados de todo el conflicto. Tanto la Unión Soviética como Alemania, convencidas de la importancia de este encuentro sobre las llanuras rusas pusieron en el combate los últimos hallazgos de le técnica militar. Uno de ellos fue el tanque Goliat, especialmente diseñado para la limpieza de los campos de minas donde los tanques alemanes se encontraban atascados. Consistía el Goliat en un tanque de combate pequeño, por no decir minúsculo, guiado por cables que era dirigido a la zona minada. Una vez en el punto deseado se hacía estallar la carga que llevaba, formada por 91 kilos de explosivos, lo cual era más que suficiente para abrir un paso limpio de 45 metros de anchura.

En Kursk los alemanes usaron también vehículos-oruga Borgward, con una carga de 450 kilos de explosivo, al que se aplicaba un mando a distancia. El Goliat no nació como arma secreta antitanque, sino como un simple medio de demolición para usar en determinadas ocasiones. La desesperada situación, la necesidad de armas antitanque, o la inventiva de algunos jefes hará que se empleen contra los tanques, aunque no es esta la función en la que brillen de forma más espectacular. En cualquier caso, y ni siquiera como barreminas o destructores de obstáculos físicos, fueron armas desprovistas de defectos. Por su silueta recordaban a los tanques de la I Guerra Mundial.

Estaban divididos en dos compartimentos principales. Uno anterior para la carga y otro posterior donde se encontraba una bobina de 700 metros de cable para la guía a distancia. Podían ser movidos por motores eléctricos o de petróleo. El mando a distancia permitía dar al Goliat instrucciones muy sencillas, tales como «a la derecha», «a la izquierda» o «explosión) De ahí que una vez puesto en marcha no se pudiera parar, ni existían dispositivos de cambio de marcha o de marcha atrás.

En los tanques que tenían motor de petróleo, para virar actuaba el mando sobre la transmisión, lo mismo que en los tanques normales. En los eléctricos, dotados de dos motores alimentados por baterías, bastaba parar momentáneamente el motor que accionaba la cadena del lado hacia el que se quería torcer.

Longitud	160 cm.	Motor	Uno de gasolina o dos eléctricos
Anchura	85 cm.		
Altura	60 cm.	Vel. máxima	Unos 10 km/h.
Peso total	365 kg.	Radio de acción	Unos 700 m.
Peso carga explo.	91 kg.		

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LOS GENERALES (18)

Koniev, Iván S.

Iván Stepanovich Koniev nació el 28 de diciembre de 1897 en una localidad próxima al Gran Norte de Siberia. Desde muy joven prefirió la carrera de las armas a cultivar la tierra, de la cual ni él ni su familia eran propietarios. En la I Guerra Mundial combate como artillero al servicio del Ejército zarista y en 1918 pasa a las filas de los revolucionarios. Al terminar la guerra civil es enviado a Extremo Oriente para apaciguar los disturbios que han surgido en la frontera de Manchuria. Al regreso ingresa como simple alumno en la Academia Militar Frunze, donde realiza estudios acerca del empleo de los tanques en el combate. Allí entra en contacto con Guderian, el mejor estratega de los panzer de Hitler.

El ataque alemán contra la URSS del 22 de junio de 1941 rompe el pacto de no agresión firmado entre los dos países y lleva a la URSS a combatir al lado de los aliados. Koniev, uno de los protagonistas de la Revolución de Octubre que se salvó de la purgas stalinianas, se encuentra al frente del XIX Ejército. Stalin no le aprecia, sin embargo aprovecha sus dotes de gran estratega. Koniev es un general de gran intuición capaz de confiarse más que a los cánones de la estrategia a la rapidez y a la inspiración desconcertando totalmente las expectativas del enemigo.

En 1943, designado comandante en jefe de las tropas del segundo frente de Ucrania, condujo victoriosamente, en agosto, la contraofensiva de Jarkov, avanzando irrefrenablemente 400 kilómetros por la cuenca del Dnieper. En agosto de 1944 es ascendido a mariscal, y continúa su avance contra el enemigo. Sus soldados, que se dirigían a él llamándole «hermano» en lugar de «camarada», le conocen como el genio de los ríos. Nada lo detenía. Improvisaba las técnicas más sorprendentes para salvar los obstáculos que se interponían en su camino. En el Dnieper, para aniquilar a Von Bock, hizo construir, en sólo 24 horas, nada menos que 18 puentes.

La fama de Koniev llegó a su punto culminante en la última fase de la guerra, cuando desbarató uno tras otro los frentes alemanes de Ucrania y la Europa Central. Koniev entró en Berlín por el sur con la misión estratégicamente menos prestigiosa, aunque más importante que Zukov, de aniquilar la resistencia alemana en la periferia meridional de la capital para dirigirse después hacia el Elba a unirse con los norteamericanos.

Entre 1955 y 1960, Koniev fue comandante en jefe de las Fuerzas Armadas del Pacto de Varsovia. Murió en 1973 «después de una larga y grave enfermedad», según el sobrio comunicado de la TASS, en su «dacha» a las afueras de Moscú.

Abajo: el mariscal de la Unión Soviética Iván Koniev pasa revista a un destacamento en Praga, en 1945.

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LAS ARMAS (18)

Josef Stalin-2

Cuando en agosto de 1968 los tanques rusos recorrieron las calles de Praga y no precisamente a la manera de una parada militar, los observadores militares tuvieron ocasión de percatarse de que se trataba de los mismos vehículos que en 1953 habían recorrido Berlín y en 1956, Budapest. Pertenecían a la familia de tanques «Stalin» y eran los de mayor prestigio construidos por la Unión Soviética en la II Guerra Mundial. El JS (Josef Stalin) descendía de los potentes KV, que después de haber demostrado sus posibilidades en los primeros años de la contienda pasaron a segunda línea cuando los alemanes consiguieron descubrir sus defectos.

El ingeniero Kotin diseñó un nuevo carro que partiendo de la mecánica y el casco de los KV disponía de una nueva torreta con un excelente cañón de 85 milímetros. Además se había mejorado la suspensión y la protección. Sin embargo, este tanque se produjo tan sólo hasta 1944, en que fue sustituido por un nuevo tipo con un cañón de 100 mm., pese a lo cual todavía no se encontraba a la altura de las esperanzas que sus proyectistas habían puesto en él. Hacia mediados de ese mismo año aparece el JS 2 armado con una pieza de 102 mm. Este tanque consigue un excelente equilibrio entre potencia motriz, blindaje y armamento. Se convierte en el mejor vehículo blindado ruso y seguramente uno de los mejores construidos durante toda la guerra. Su fórmula debidamente actualizada ha influido durante muchísimos años en la producción de tanques soviéticos, y por consiguiente en la de todo el bloque del Este.

El «Stalin» era un tanque con un casco conseguido parte por fundición parte de soldadura. Sus planchas estaban especialmente estudiadas para conseguir superficies inclinadas o redondeadas, lo cual contribuía notablemente al rechazo del proyectil.

El motor, un Diesel de 12 cilindros en V con una potencia de 520 HP, proporcionaba al vehículo una velocidad de 37 km/h., lo cual era una cifra considerable considerando que el peso era superior a las 40 toneladas.

El «Stalin» siguió en servicio en el Ejército Rojo hasta 1954 y de él se derivaron muchos otros tipos desde cañones autopropulsados convencionales hasta modernos lanzamisiles.

Año		1944
Peso		46 t.
Longitud		9,83 m.
Anchura		3,07 m.
Altura		2,73 m.
Luz libre		37 cm.
Protección (coraza máx.)		120 mm.
Motor		V2 JS(V2K) de 520 HP.
Vel. máx.	en carretera	37 km/h.
	en terr. vario	19 km/h.
Autonomía	en carretera	240 km.
	en terr. vario	210 km.
Tripulación		4
Armamento		1 × 122 + 3 × 7,62 + 1 × 12,7 aa
Municiones		28 × 122 + □★□□★ × 7,62 + 945 × 12,7
Máx. trinchera superable		2,48 m.
Máx. escalón superable		99 cm.
Máx. pendiente superable		36°
Vado		130 cm.

Mac Arthur, Douglas

Había nacido en la legendaria guarnición de Little Rock en Arkansas en 1880. Su padre, el teniente general Mac Arthur, había sido enviado al Oeste para dar caza a los bandidos que asaltaban los trenes y a los indios que rechazaban permanecer en sus «reservas». A los diecinueve años ingresa en la academia militar de West Point, sin que en el tiempo de sus estudios destacase por nada especial salvo por ser un excelente jugador de baseball. En 1914 participa en la expedición efectuada por un contingente estadounidense a Veracruz, durante la revolución mejicana. En 1917, al entrar los Estados Unidos en la Gran Guerra, propone al presidente Wilson la creación de una división compuesta de voluntarios procedentes de todos los Estados. Obtiene el mando y participa en el teatro europeo de la guerra. A su término Douglas Mac Arthur es brigadier general, y al año siguiente, director de la academia de West Point.

En esa época Mac Arthur convierte su carrera en una fulgurante subida hacia los máximos grados. En 1930 es nombrado jefe del Estado Mayor del Ejército. En el 35 llega a Filipinas con el encargo expreso por parte del presidente de ese país de organizar su Ejército. Seis años después, Roosevelt le hace regresar a su patria para confiarle el mando de las fuerzas norteamericanas en Extremo Oriente, con el grado de teniente general.

Sobre estas líneas: Mac Arthur, durante una ceremonia oficial en Tokio.
Abajo, izquierda: Mac Arthur, en 1944, después de la batalla de Leyte y de su regreso a las Filipinas.

Ante el avance japonés sobre Manila, Mac Arthur es el último en abandonar la ciudad refugiándose en la isla de Corregidor. Sus demandas al presidente Roosevelt no serían escuchadas. En contra de las tesis oficiales que se inclinaban decididamente a la defensa de Europa, Mac Arthur era partidario de dar la batalla definitiva y cuanto antes en el Pacífico.

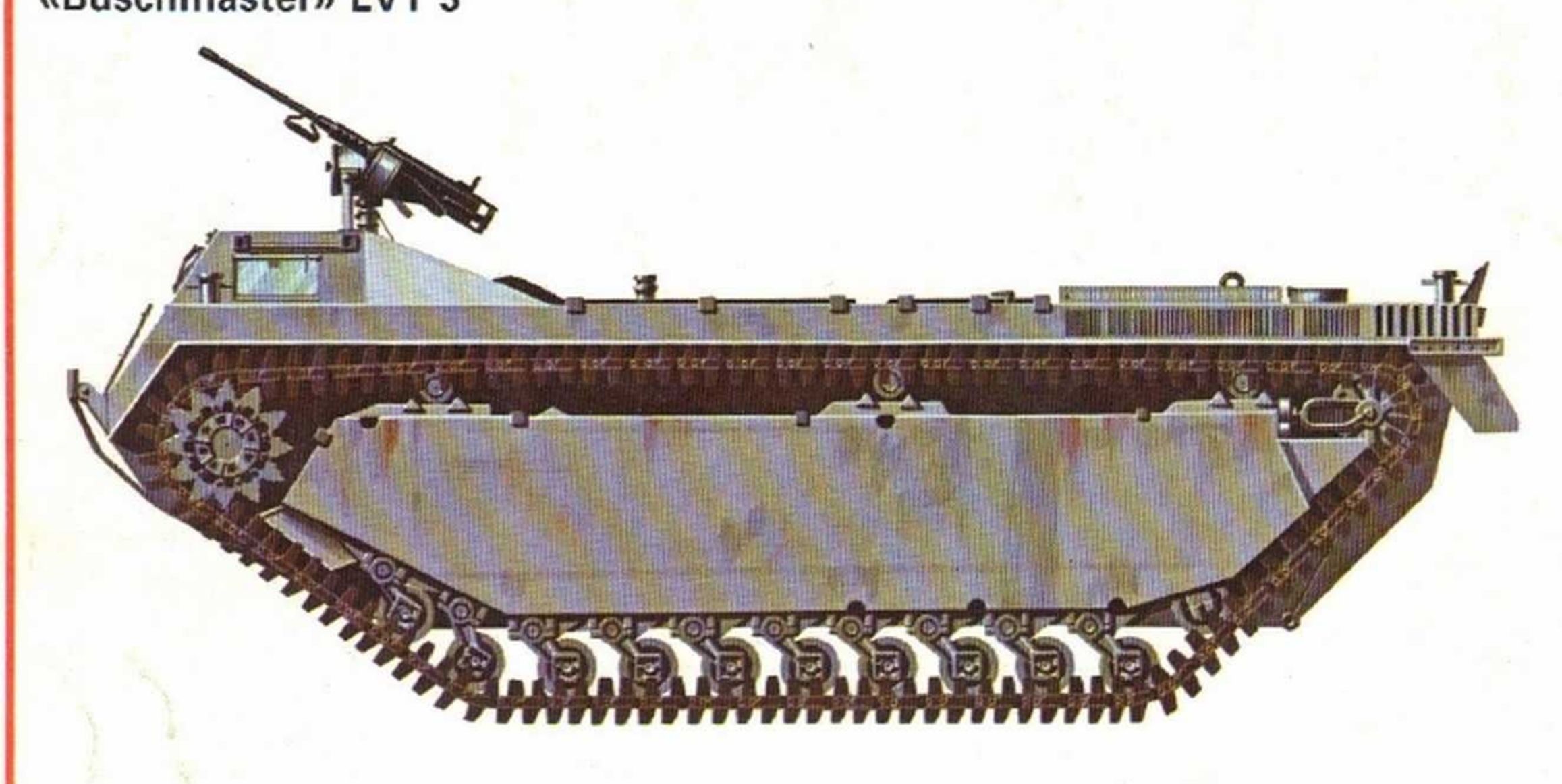
Tres años después, una vez en marcha la contraofensiva norteamericana, el Ejército de Estados Unidos va reconquistando posiciones en el Pacífico, hasta que en enero de 1945 Mac Arthur desembarca en Luzón y en febrero entra en Manila. Estaba impaciente por regresar a Manila tanto por motivos referentes al honor nacional como por motivos personales. Después de haber resultado vencedor, confesaría a sus íntimos: «Allá triunfó mi padre, murió mi madre, cortejé a mi mujer y nació mi hijo». El 2 de septiembre de aquel año, a bordo del acorazado «Missouri»; presencia la firma del acta de rendición incondicional por los plenipotenciarios japoneses, en calidad de representante de los Estados Unidos; inmediatamente después se convierte en el comandante supremo de las fuerzas de ocupación norteamericanas en el Japón, cargo que mantendrá hasta 1950, en que es nombrado jefe de las tropas de las Naciones Unidas en Corea. Durante las operaciones militares en ese país intenta asumir una línea dura, y al año siguiente el presidente Truman le destituye de su cargo a causa de sus posiciones intransigentes ante las órdenes impartidas desde Washington.

Por primera vez en su vida Mac Arthur desarrolla su actividad profesional fuera del servicio de las armas. Muere en Nueva York doce años más tarde, el 5 de abril de 1964, después de trabajar como presidente de una importante empresa privada.

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LAS ARMAS (19)

Vehículo de desembarco «Buschmaster» LVT 3



El redescubrimiento de los vehículos anfibios fue un paso muy importante en el traslado de las tropas desde los barcos a las playas de desembarco. Sin embargo este procedimiento resultaba lento y peligroso, ya que en los continuos viajes que los vehículos tenían que hacer desde los buques a tierra, tanto unos como otros quedaban extraordinariamente expuestos al fuego enemigo. En el caso de las operaciones de guerra en el Pacífico se añadía la dificultad de la presencia de bancos coralinos en los atolones donde eran más frecuentes los desembarcos. Los barcos se veían obligados a detenerse mucho antes de la playa. Los hombres sobrecargados con armas y municiones tenían que saltar al agua para dirigirse a pie a la zona donde se hallaba la cabeza de puente. Muchos de ellos se ahogaban y otros eran alcanzados por el fuego enemigo antes de llegar a tierra.

El Ejército de Estados Unidos pensó entonces en construir un vehículo capaz de superar los bancos coralinos y que pudiese acompañar a los soldados hasta tierra, apoyándoles con el fuego de las armas de a bordo. Nació un nuevo tipo de vehículo denominado «Landing Vehicle Track» o vehículo de desembarco provisto de cadenas. La fórmula tuvo tanto éxito en el frente del Pacífico, a pesar de su desastroso estreno, que antes de finalizar la guerra se habían construido 18.620 LVT de varios tipos.

Una de las mejores series fue la tercera, de la que se construyeron 2.962 unidades por la campañía Graham Paige Motor Corp. de Detroit y la Ingersoll Steel Disc. División de la Borg Warner Corp. de Kalamazoo, ambas de Michigan. A estos vehículos se les apodó «Buschmaster» (nombre que se da en América a la serpiente de cascabel) y prestaron un excelente servicio en todos los frentes del Pacífico hasta los últimos días del conflicto.

La principal innovación del «Buschmaster» estaba constituida por las cadenas envolventes, las cuales, además de permitir sobrepasar los obstáculos sumergidos, aseguraban el movimiento en el agua, gracias a un cierto número de nervaduras en la cara exterior que actuaban como otras tantas paletas o remos. Podían transportar de treinta a cuarenta hombres con todo su equipo. Un ligero blindaje aseguraba una protección suficiente y su armamento variaba de una a cuatro ametralladoras.

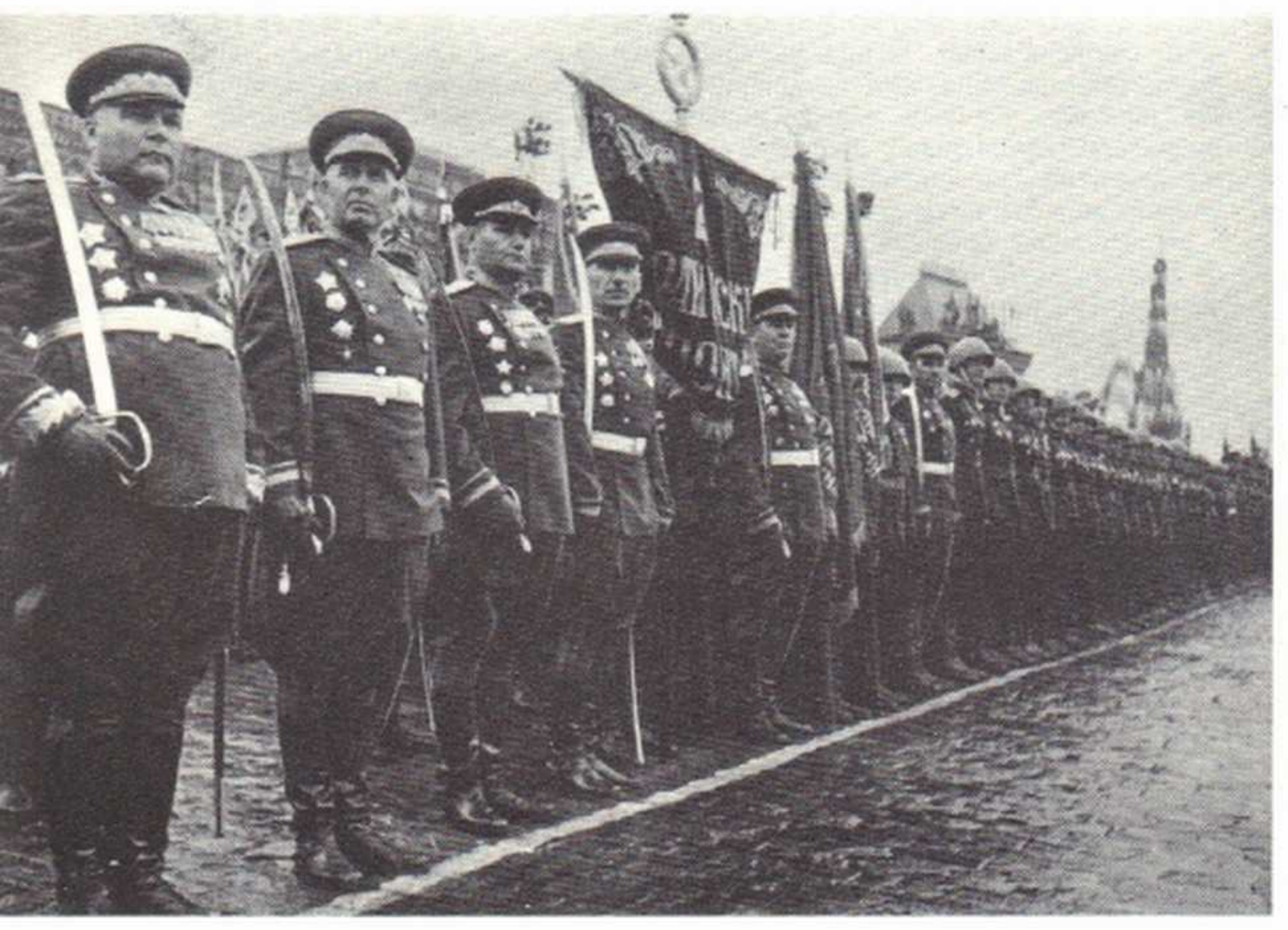
Peso	38,6 t.	Vel. máx. en agua	6 nudos.
Longitud	7,40 m.	en tierra	27 km/h.
Anchura	3,60 m.	Autonomía en agua	120 km/h.
Altura	2,59 m.	en tierra	240 km.
Luz libre	48,25 cm.	Tripulación	3
Motor	Cadillac de 8 cilindros y 220 HP.	Armamento	1 o más ametr. de 12,7 mm.
		Pendiente máx. superable	35°.

Malinovski, Rodion

Desde su más temprana juventud Rodion Malinovski decidió dedicarse al servicio de las armas. A sus diecisiete años, en 1915, se alistó en el Ejército zarista para hacer frente a la amenaza que se cernía sobre su patria. Al año siguiente, en plena Gran Guerra, obtiene la cruz de San Jorge. Combatió ante Reims en 1917, y después de la disolución de las unidades rusas se alistó en la Legión Extranjera francesa como voluntario. En 1919 regresa a Rusia, pero no es hasta siete años más tarde cuando se afilia al Partido Comunista. En 1930 sigue los cursos de la Academia Militar Frunze, y durante la guerra de España actúa como consejero militar del Ejército republicano en la brigada de Líster.

Iniciada la II Guerra Mundial, con el grado de jefe de Cuerpo de Ejército, marcha al frente de Bersabia para defender Dniepropetrovsk de las tropas del general alemán Von Kleist. En 1942 participa en la defensa de Stalingrado. En noviembre de 1943 pasó al mando del segundo frente ucraniano y desde ese puesto consigue rechazar a los alemanes de las cuencas del Dnieper conquistando Jerson el 13 de marzo de 1944 y Odessa, su ciudad natal, el 10 de abril. En el mes de septiembre del mismo año es ascendido a mariscal de la Unión Soviética y con tan elevado nombramiento combate primero en Rumania y luego en Hungría, liberando a Dbrecen el 19 de octubre. Puso sitio a Budapest, y más tarde, el 13 de abril de 1945, participa en la conquista de Viena. Se traslada posteriormente a los confines orientales de la Unión Soviética, y conduce la breve campaña de la Manchuria contra los japoneses. En 1956 es nombrado comandante supremo de las Fuerzas Armadas soviéticas, y al año siguiente ministro de Defensa, sustituyendo a Zukov. En las visitas oficiales que Kruschef hizo a Alemania, China, Albania y Hungría el mariscal Malinovski fue su acompañante y asesor más cualificado en materias militares. Su libro de «Memorias» forma parte de la obra «Bajo la bandera de la España republicana», donde se recogen diversos testimonios de los consejeros militares soviéticos que tomaron parte en la guerra de España.

La retirada de los alemanes de la URSS hizo que grandes cantidades de hombres y de materiales regresaran a la patria. En noviembre de 1943 el general Malinovski tomó el mando del segundo frente ucraniano y consigue rechazar a los alemanes de las cuencas del Dnieper.



El mariscal Rodion Malinovski (primero desde la izquierda), en el Desfile de la Victoria, en la plaza Roja de Moscú, en 1945.

Medio autopropulsado cazatanques ISU-152

Durante la batalla de Kursk, tanto Alemania como la Unión Soviética intentaron a la vez presentar el arma acorazada que diera la palabra definitiva en el terreno de los vehículos acorazados armados, asegurando de esta manera a su poseedor la superioridad en el campo de batalla. Los soviéticos se apoyaron en el nuevo cañón autopropulsado ISU-152, mientras que los alemanes cifraron sus esperanzas en el «Elefant», que se reveló lento y vulnerable.

El ISU-152 se mostró de tan buena calidad y con tan excelentes prestaciones que después de la guerra se distribuiría a las Fuerzas Armadas de todos los países del Pacto de Varsovia, continuando en servicio hasta la segunda mitad de los años cincuenta. Su gestión fue breve. En aquella época era tal la necesidad de detener los tanques pesados alemanes, armados del mortífero cañón del 88, que Stalin, en persona, realizó presiones sobre el grupo de estudio que trabajaba en Cheliabinsk, bajo la dirección del ingeniero Kotin, para la creación de un arma que lo consiguiera. El arma en cuestión consistía en un cañón instalado sobre el armazón de un carro de combate y protegido por una casamata de techo cerrado. Entre el comienzo de los estudios y la presentación del prototipo pasó un tiempo récord: veinticinco días. El ISU, iniciales de las palabras Istrebitelnij Samochodnia Ustanovka, es decir, «medio autopropulsado cazatanques», demostró inmediatamente que era un temible adversario para los tanquistas alemanes.

En la práctica consistía en la fusión de dos armas ya existentes: el cañón obús de 152 mm. y el casco del carro KV-IS. La presión de los acontecimientos no permitía el empleo de largos períodos de estudio en la realización de un arma de características originales. El cañón, un excelente modelo 1.937 de 152 mm., era capaz de lanzar una granada de alto explosivo de 43 kilos a una distancia de 17,30 m. a una velocidad inicial de 570 metros por segundo. Este alcance no se utilizaba nunca, ya que en el combate entre tanques se utilizaba exclusivamente el tiro directo con puntería óptica. El casco del KV-IS fue sustituido en los últimos modelos por el tanque «Josef Stalin», de 46 toneladas. Excelente vehículo antitanque, tenía, sin embargo, un defecto: dado el calibre bastante elevado del cañón la munición no era de pieza única, sino separada, es decir, proyectil y vaina. Esto daba problemas para el estilo de la reserva de municiones, que estaba limitada a 20 disparos y excepcionalmente a 28. El ISU-152 fue un excelente blindado, que mereció el sobrenombre con que gustaban designarlo sus tripulaciones: «Zvereboi» o «la bestia que golpea».

Año	1943	Vel. máx.	37 km/h.
Peso	47 t.	Autonomía	220 km.
Longitud	9,05 m.	Tripulación	6
Altura	2,48 m.	Armamento	1×152+1×12,7
Anchura	3,07 m.	Máx. trinchera superable	2,81 m.
Luz Libre	36 cm.	Máx. escalón superable	0,91 m.
Protección (cor. máx.)	100 mm.	Máx. pendiente superable	36°
Motor	de 520 HP	Vado	122 cm.

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LOS GENERALES (21)

Manstein, Erich Von

El 24 de noviembre de 1887 llega al mundo el último de los hijos de una familia de acendrada raigambre militar. Al morir el padre será adoptado por el tío, también militar, de suerte que al iniciar su propia carrera el joven Erich cambia su apellido por el de von Manstein. Después de aprobar los exámenes de grado en el colegio militar de Gross Lichterfeldte ingresa como aspirante en el III Regimiento de a Pie de la Guardia Imperial.

En octubre de 1936 llega a general de División. A sus cincuenta años es un brillante oficial de buena cultura que apoya con energía al régimen nacional socialista y a su política de rearme que revaloriza por consiguiente la clase militar. Al comienzo de 1938 es nombrado comandante de la XVIII División, en Liegnitz. En verano de 1939, ante la perspectiva de la agresión a Polonia, Hitler constituye el grupo de Ejércitos Sur, y von Manstein pasa a ser su jefe de Estado Mayor. Como tal realiza planes para presentar batalla al Ejército Lodz en la gran cuenca del Vístula, derrotarlo y reunirse con el ala derecha de sus propias fuerzas, a retaguardia de las polacas.

Sin embargo su obra maestra se ve unos meses más tarde cuando da cuerpo a las teoría de la guerra relámpago. Su labor se premia parcialmente, y el 27 de enero de 1940 es ascendido, aunque se le destina a Pomeramia como jefe del XXXIX Cuerpo de Ejército recién constituido.

Poseedor de un extraordinario sentido estratégico y de un conocimiento muy profundo de las posibilidades de los medios acorazados, Manstein surge de improviso en el escenario bélico europeo como el conductor ideal de las rápidas y mortales penetraciones coordinadas de los tanques armados, por tierra, y de la aviación de combate, en el aire. Por este motivo probablemente, en febrero de 1941, llega a capitán general y jefe del LVI Cuerpo Acorazado, y se le designa para la campaña de Rusia, dependiendo del grupo de Ejércitos Norte. La guerra de Rusia reserva a Manstein un papel inesperado. Tiene que conquistar junto a la península de Crimea la plaza fuerte marítima de Sebastopol, de tal manera que el propagandista de la guerra relámpago se transforma en técnico de materiales, y el conductor de cuerpos acorazados, en estratega de artillería. Después de la rendición de Stalingrado y la ofensiva del Ejército Rojo surge el desacuerdo con Hitler, que sostiene la teoría de «resistir hasta la muerte». Manstein es retirado a una localidad mundana de la Baja Sajonia, después de haber sido oportunamente condecorado. Allí escribe su libro «Verlorene Siege» («Victorias perdidas») que será un best-seller después de la guerra.

En el proceso de Nuremberg fue condenado a cuatro años de cárcel, de los que sólo cumplió dos.

Derecha: Von Manstein, durante una inspección en la primera línea del frente ruso. En la foto de abajo, felicitando a sus hombres después de la toma de Sebastopol (1942).

Bajo estas líneas: Erich Von Manstein en Rusia, durante la gran retirada del invierno de 1942-1943.

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LAS ARMAS (21)

Jagdpanzer «Elefant»

En el verano de 1943, en plena batalla en la zona de Kursk, en el duro enfrentamiento de los ejércitos alemán y soviético, las tripulaciones de los tanques rusos se ven repentinamente sorprendidas por la presencia de una pieza nunca vista hasta entonces. Se trata de un vehículo enorme, cuadrado, pero con superficies lo bastante inclinadas como para desviar eficazmente los impactos de los cañones antitanque que al parecer no ejercen ningún efecto en el nuevo vehículo. Avanza lentamente aunque sin el más mínimo retroceso, y su cañón de 88 mm., de tubo algo más largo de lo normal, golpea inexorable a los tanques soviéticos. Sin embargo, en un contraataque, al situarse prácticamente debajo del enorme vehículo varios soldados de infantería, estos se percatan de que la nueva arma nada puede contra ellos, ya que carece de armamento para defensa y ataque próximos. El tremendo vehículo «cazatanques» queda totalmente inutilizado frente al hombre. Este descubrimiento sentencia al temible «Jagdpanzer Sdkf 184», al fin y al cabo el arma con que Hitler había esperado aplastar al Ejército Rojo. En poco tiempo los infantes rusos aprendieron a conocer sus puntos débiles y ángulos muertos, de modo que casi en seguida el «Elefant» tuvo que ser retirado de la línea de combate.

Procedente del tanque pesado «Ferdinand», así llamado en honor de su proyectista Ferdinand Porsche, se reveló enseguida como un extraño elemento. Rechazado por el ejército a causa de su mecánica demasiado compleja, se le transformó en cazatanques por el procedimiento de privarle de la torreta y potenciarle el blindaje y el armamento, en el que se incluía el último modelo de cañón de 88 mm. y 71 calibres de longitud. El espesor de la coraza había aumentado hasta los 20 centímetros. No se tuvo en cuenta sin embargo que al conseguir el cazatanques, más potente, más acorazado y más fuerte, era preciso hacerlo también el más pesado, con lo que su velocidad quedaba reducida de forma muy importante (de un máximo de 35 a 20 km/h.). Además quedaba privada de su defensa próxima ofrecida por la ametralladora frontal. Cuando este hecho se puso de manifiesto ya se habían destruido un buen número de «Elefant». Retirado inmediatamente del frente, es reequipado con una ametralladora frontal (como en el caso de la ilustración). Sin embargo, nunca llegó a ser el arma que Porshe había soñado.

Empleado en Italia para detener el avance aliado obtiene buenos resultados en una guerra que en esta ocasión no es de maniobras sino de emboscadas y acciones de sorpresa.

Año	1943	Vel. máx.	20 km/h.
Peso	68 t.	Autonomía	150 km.
Longitud	8,14 m.	Tripulación	6
Anchura	3,43 m.	Armamento	1 × 88 (+ depués 1 × 7,92)
Altura	2,97 m.		
Luz libre	47 cm.	Máx. trinchera superable	2,5 m.
Protección (coraza máx.)	200 mm.	Máx. escalón superable	0,79 m.
Motor	2 mot. HL 120 TR de 320 HP.	Máx. pendiente superable	35°
		Vado	120 cm.

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LOS GENERALES (22)

Marshall, George C.

El 5 de junio de 1947, George Marshall pronunciaba un importante discurso en la Universidad de Harvard. Había sido designado recientemente secretario de Estado, y su decidido propósito era elaborar un plan conjunto de reconstrucción europea para remediar los desastres sufridos en Europa durante la II Guerra Mundial.

Marshall había conseguido a lo largo de su vida y de su experiencia militar un gran prestigio. Había nacido en Pensilvania en 1880 y, después de graduarse en el Instituto Militar Leington, en Virginia, fue destinado a las Filipinas. Al intervenir Estados Unidos en la I Guerra Mundial, combatió en Francia bajo las órdenes del general Pershing, con quien siguió colaborando al terminar la conflagración. A su regreso a Estados Unidos, en 1928, después de haber permanecido al mando de un regimiento durante cuatro años en Tiensin, China, es designado instructor en la escuela de perfeccionamiento militar de Fort Benning. En septiembre de 1939, después de haber sido designado jefe de la sección de planes de guerra, se le nombró jefe del Estado Mayor del Ejército, cargo desde el que se dedicó a la reorganización de las Fuerzas Armadas y a la renovación de su armamento. Durante la II Guerra Mundial se convirtió en uno de los más activos colaboradores militares del presidente Roosevelt, a quien acompañó con ocasión de todas las grandes conferencias internacionales. El general Marshall ejerció importante influencia en la conducción de las operaciones conjuntas angloamericanas, así como en la preparación de la operación «Overlord»

Al terminar la guerra, en 1945, Truman le envía a China con la misión de favorecer los contactos entre Chang Kai-Chek y los comunistas, pero fracasa y, al regreso a Estados Unidos, dimite de su cargo de jefe del Estado Mayor del Ejército. En enero de 1947 recibe el nombramiento de secretario de Estado. Durante el desempeño de su cargo puso en marcha las primeras conversaciones para la constitución de la OTAN.

El 7 de enero de 1949 dimitió por razones de salud, después de una improba labor de ayuda a Europa en todos los órdenes. Continuó en la escena pública como presidente de la Cruz Roja de Estados Unidos, hasta que en 1950, en plena guerra de Corea, es nombrado secretario de Defensa. En 1953 se le concedió el Premio Nobel de la Paz. Seis años después muere en Washington.

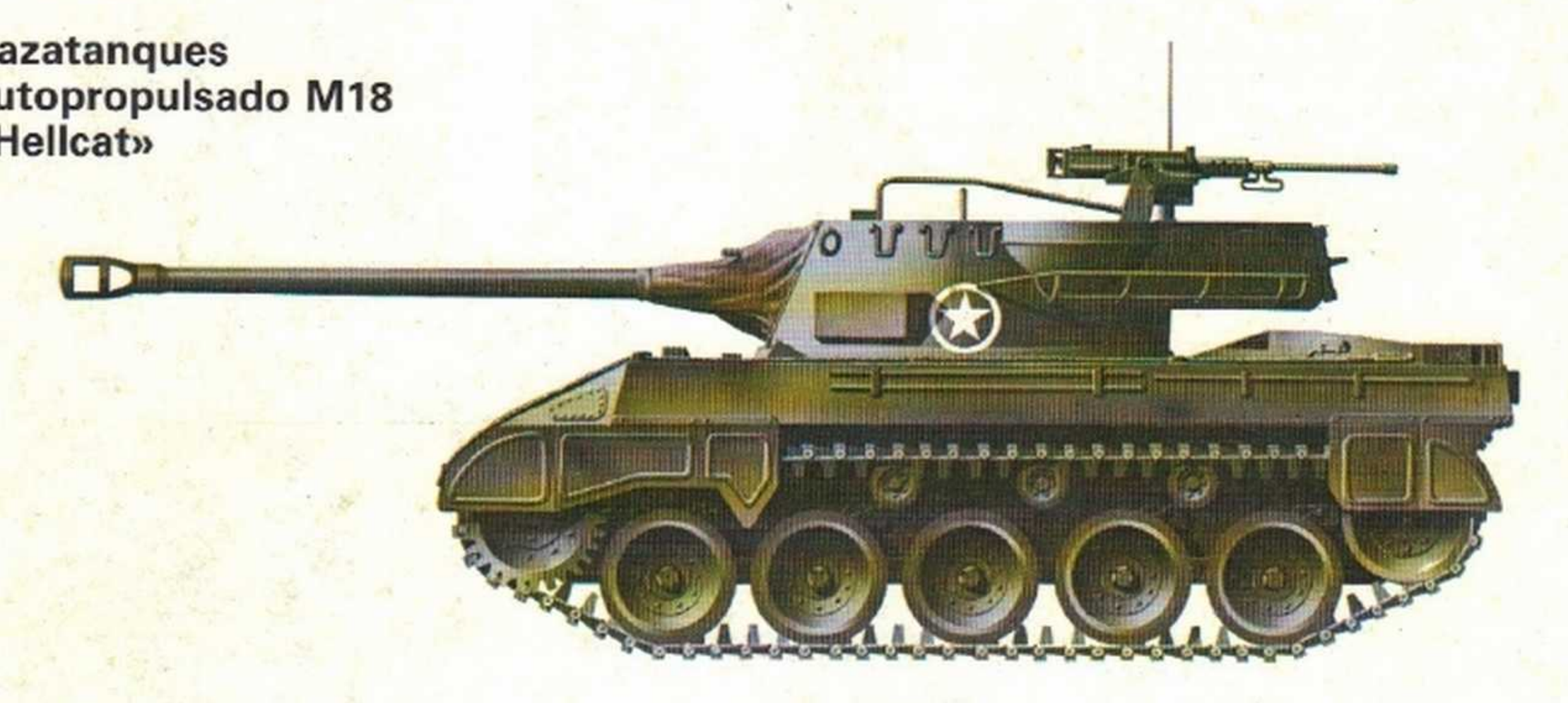
Derecha, arriba: el general George Marshall da la bienvenida a Charles de Gaulle en el aeropuerto de Washington, en 1945.

Derecha: el general Marshall colaboró activamente en la preparación del desembarco de Normandía. En la fotografía, paracaidistas ingleses suben a bordo de un planeador, dispuestos a comenzar el mayor intento de invasión de toda la guerra.

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LAS ARMAS (22)

Cazatanques autopropulsado M18 «Hellcat»



El cazatanques autopropulsado americano M18 «Hellcat» representó el desarrollo más avanzado de la técnica americana en esta específica rama de los vehículos acorazados durante la II Guerra Mundial. En la práctica, se trataba de un medio creado «ex-novo», con un casco especialmente concebido, armado inicialmente con la misma pieza de 76,2 mm. del M10 y posteriormente con piezas más potentes, como el cañón de 90 mm. y el obús de 105/22. Sin embargo, estos últimos modelos no pasaron de la etapa de prototipo, mientras que el M18 tuvo un gran éxito, y después de la guerra fue adquirido por numerosos ejércitos, que lo emplearon durante muchos años. A principios de los años 70 algunos M18 operaban todavía en las fuerzas acorazadas del Ejército yugoslavo.

El M18 fue el vehículo blindado más veloz de toda la II Guerra Mundial. Su motor, un Continental radial de nueve cilindros y 400 HP, era capaz de hacerle alcanzar por carretera la sorprendente velocidad de 72 km/h. Para conseguir este resultado fue preciso modificar completamente el concepto constructivo del tanque, que ya no era un pesado medio acorazado fuertemente protegido, pero limitado por el peso de sus planchas de acero; era, por el contrario, un vehículo veloz poco acorazado, pero muy maniobrable, y sobre todo dotado de armas que, aprovechadas junto con la característica de la movilidad, podrían poner en aprietos a cualquier blindado alemán utilizado en aquellos tiempos.

El casco del vehículo, formado por planchas de acero soldadas entre sí, de modo que se formaran superficies inclinadas que desviaran los disparos, en su punto máximo de espesor tenía solo 13 mm. Por el contrario, el cañón de 76 mm. montado en la torreta era capaz de perforar corazas de 175 mm. desde poco menos de un kilómetro de distancia. Cuando se demostraron los excelentes servicios que este tanque podía ofrecer en el campo de batalla (se había llegado ya al comienzo del año 1944), se decidió forzar su producción para poder experimentar «en directo» el arma. De tal modo que al cabo de nueve meses la industria americana logró construir algo más de 2.500 tanques, 277 unidades al mes, que fueron utilizados en su totalidad por el Ejército de Estados Unidos. Los «Hellcat» consiguieron mantenerse a la altura de las esperanzas que se habían depositado en ellos. Destruyeron un considerable número de tanques alemanes, con pérdidas relativamente bajas.

Año	1944	Vel. máx. en carretera	72 km/h.
Peso	17,03 t.	Autonomía en carretera	168 km.
Longitud	6,95 m.	Tripulación	5
Anchura	2,87 m.	Armamento	1 × 76 + 1 × 12,7
Altura	2,515 m.	Municiones	45 × 76 + 800 × 12,7
Luz libre	36 cm.	Máxima trinchera superable	188 cm.
Protección (coraza máx.)	12,7 mm.	Máximo escalón superable	91 cm.
Motor	Continental 9 cilindros de 400 HP.	Máxima pendiente superable	60°
		Vado	120 cm.

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LOS GENERALES (23)

Messe, Giovanni

Enrolado como voluntario a los dieciocho años, Giovanni Messe recorrió todos los grados del Ejército, hasta el de mariscal de Italia, grado que en la actualidad ya no existe. Después de participar en las campañas de Libia y en la I Guerra Mundial, en abril de 1923 fue designado ayudante de campo de Víctor Manuel III. Cuatro años más tarde se le confió la jefatura del XIX Regimiento de Bersaglieri, y ese mismo año, 1927, alcanzó el grado de coronel. Posteriormente se le trasladó a Zara, donde mantuvo durante mucho tiempo el mando de la guarnición local. En octubre de 1935 fue ascendido a general de brigada y a subjefe de la III División Rápida de Verona. Después fue subjefe de la División Cossevia, en el Africa oriental. En 1938 ascendió a general de división y asumió el mando de la II División Rápida.

Al comenzar la II Guerra Mundial, Giovanni Messe fue enviado a Albania, donde, en noviembre de 1940, constituyó el Cuerpo de Ejército Especial, a cuyo frente libró toda la campaña de Grecia, obteniendo la promoción a general de Cuerpo de Ejército por méritos de guerra. El 13 de julio de 1941 se le designó jefe del Cuerpo Expedicionario Italiano en Rusia (CSIR), hasta principios de noviembre de 1942. En febrero de 1943 alcanza el grado de general de Ejército por méritos de guerra.

Asume el mando del I Ejército Italiano en el frente de Túnez, que comprendía las tropas italoalemanas que habían estado al mando de Rommel, y se batió en varias importantes batallas, hasta que el 13 de mayo se rinde, ante el X Cuerpo de Ejército Británico, al general Freyberg, previa autorización de Mussolini, quien en el mismo mensaje le designa mariscal de Italia por méritos de guerra. Capturado por los ingleses, fue internado en Gran Bretaña. Regresó a Italia en noviembre de 1943 y tomó partido por el rey Víctor Manuel. El Gobierno Badoglio le designa jefe del Estado Mayor General de las Fuerzas Armadas, cargo que mantuvo hasta 1945.

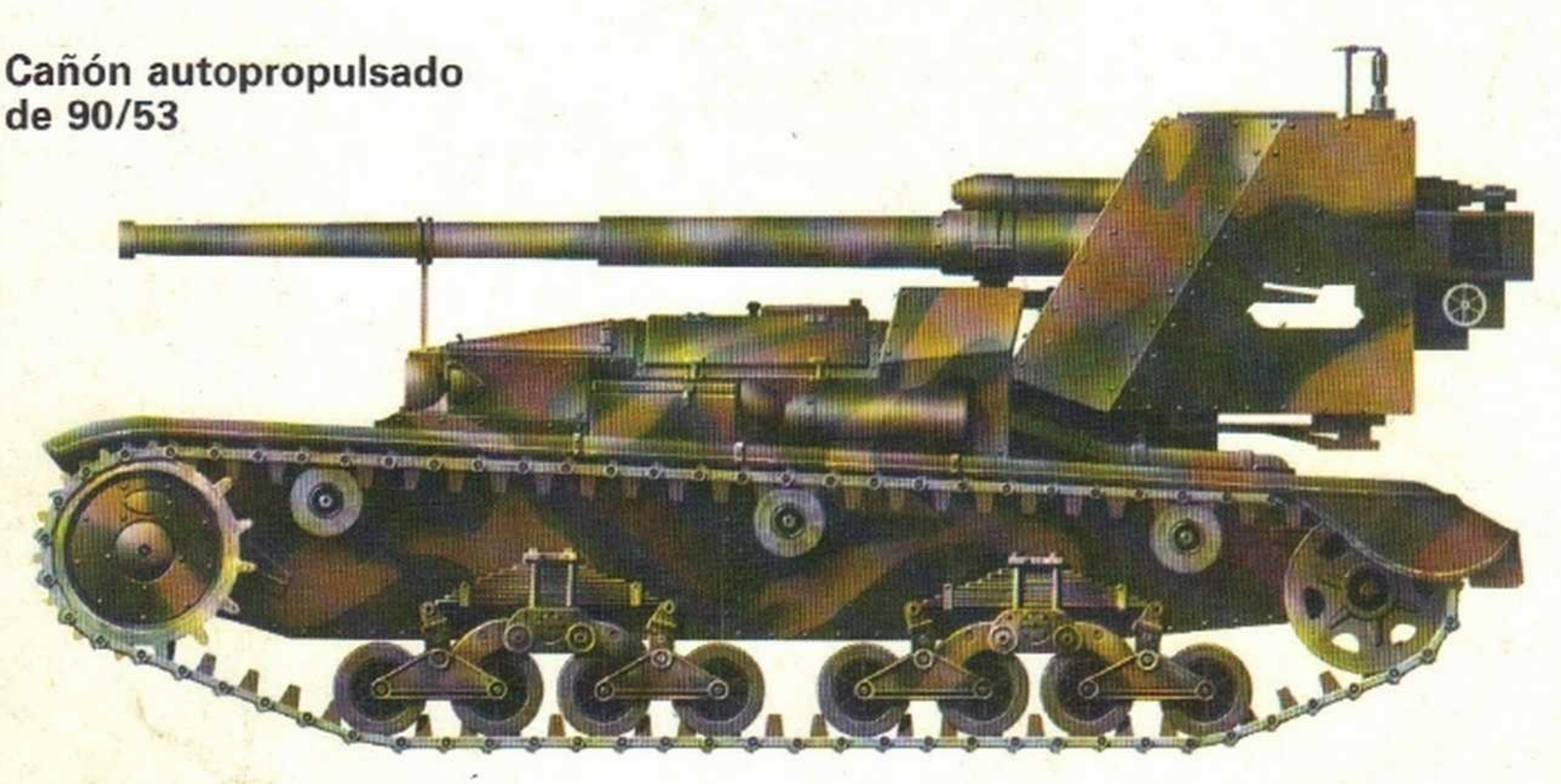
En 1947 pasó a la reserva, y en 1953 fue elegido senador por la Democracia Cristiana. Más tarde fue diputado por el Partido Liberal y por el Partido Monárquico. Escribió varios volúmenes de memorias, como «La guerra al fronte russo», «Come finì la guerra in Africa» y «La mia armata in Tunisia». Giovanni Messe, mariscal de Italia, murió en Roma en 1968, a los ochenta y cinco años de edad.

Derecha, arriba: La dura realidad del invierno ruso tomó desprevenidas a las tropas del Cuerpo Expedicionario Italiano, a cuyo mando estuvo el general Giovanni Messe.

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LAS ARMAS (23)

Cañón autopropulsado de 90/53



Los elementos acorazados italianos en la II Guerra Mundial se encontraron con frecuencia en condiciones de inferioridad cuando tuvieron que enfrentarse con los aliados. La industria pesada italiana se encontró al comienzo de la guerra condicionada a conceptos mal interpretados. Tal sería el caso del tanque de reconocimiento L3, producido en gran número por su fácil construcción y bajo coste, pero empleado como tanque de batalla. Cuando surgió la idea de que hubiera sido mejor impulsar los estudios para resolver las carencias y los problemas, había enfrente una industria más bien rígida y de potencial limitado. A pesar de ello, muchas firmas construyeron diversos y numerosos prototipos.

La Ansaldo, por ejemplo, presentó un modelo de carro para el frente africano de 13,5 toneladas de peso, provisto de un cañón de 75 mm. y capaz de alcanzar una velocidad de 60 km/h. Aunque se hubiera aprobado, no habría sido posible distribuirle a tiempo a las tropas, de modo que se archivó el proyecto. En otros casos, como en el del excelente P40, de 26 toneladas, llegó el armisticio mientras se iniciaban los trabajos, interrumpiéndose así la producción. Cuando se reanudó, se entregaron los tanques al Ejército alemán.

Sin embargo, la realización más interesante consistió en un cañón autopropulsado, creado con el objeto de ser un medio antitanque: el 90/53. Desde los primeros días de la campaña de Rusia, los italianos se encontraron con que no disponían de armamento capaz de perforar la coraza de los tanques soviéticos T34. Como ya habían hecho los alemanes con el cañón de 88 mm, se acudió en este caso a una pieza estudiada para uso antiaéreo. La gran velocidad inicial que tales cañones confieren a los proyectiles los hacen ideales para el uso antitanque.

Por este motivo se escogió la excelente pieza Ansaldo de 90/53, de rendimiento igual, si no mejor al de 88 mm, y se montó en un casco M14/41 oportunamente modificado.

La pieza se colocó en posición muy retrasada, con la ventaja de no hacer sobresalir del casco el largo tubo, con lo que se proporcionaba a los artilleros espacio suficiente para efectuar con comodidad las operaciones de tiro, que se hacían sólo con el tanque parado. Con todo, a bordo había muy poco sitio. Tenían cabida sólo el piloto, el cabo de pieza y apenas seis proyectiles. Los artilleros y una reserva de 86 proyectiles iban en un tanque L6/40 oportunamente modificado.

Los 30 ejemplares que se construyeron de este cañón autopropulsado se destinaron inmediatamente a Sicilia, en previsión de un desembarco aliado, en lugar de ser llevado a las llanuras rusas, para lo que realmente había nacido.

Año	1942	Autonomía	150 km.
Peso	15,7 t.	Tripulación	4
Longitud	5,08 m.	Armamento	1 × 90/53
Anchura	2,28 m.	Munición	6 a 86 (+ 86 en portamuniciones)
Altura	2,30 m.		
Luz libre	30 cm.	Máx. trinchera superable	2,10 m.
Protección (coraza máx.)	30 mm.	Máx. escalón superable	0,80 m.
Motor	SPA de 15 T de 145 HP	Máx. pendiente superable	30°
Vel. máxima	25 km/h.	Vado	100 cm.

Montgomery, Bernard

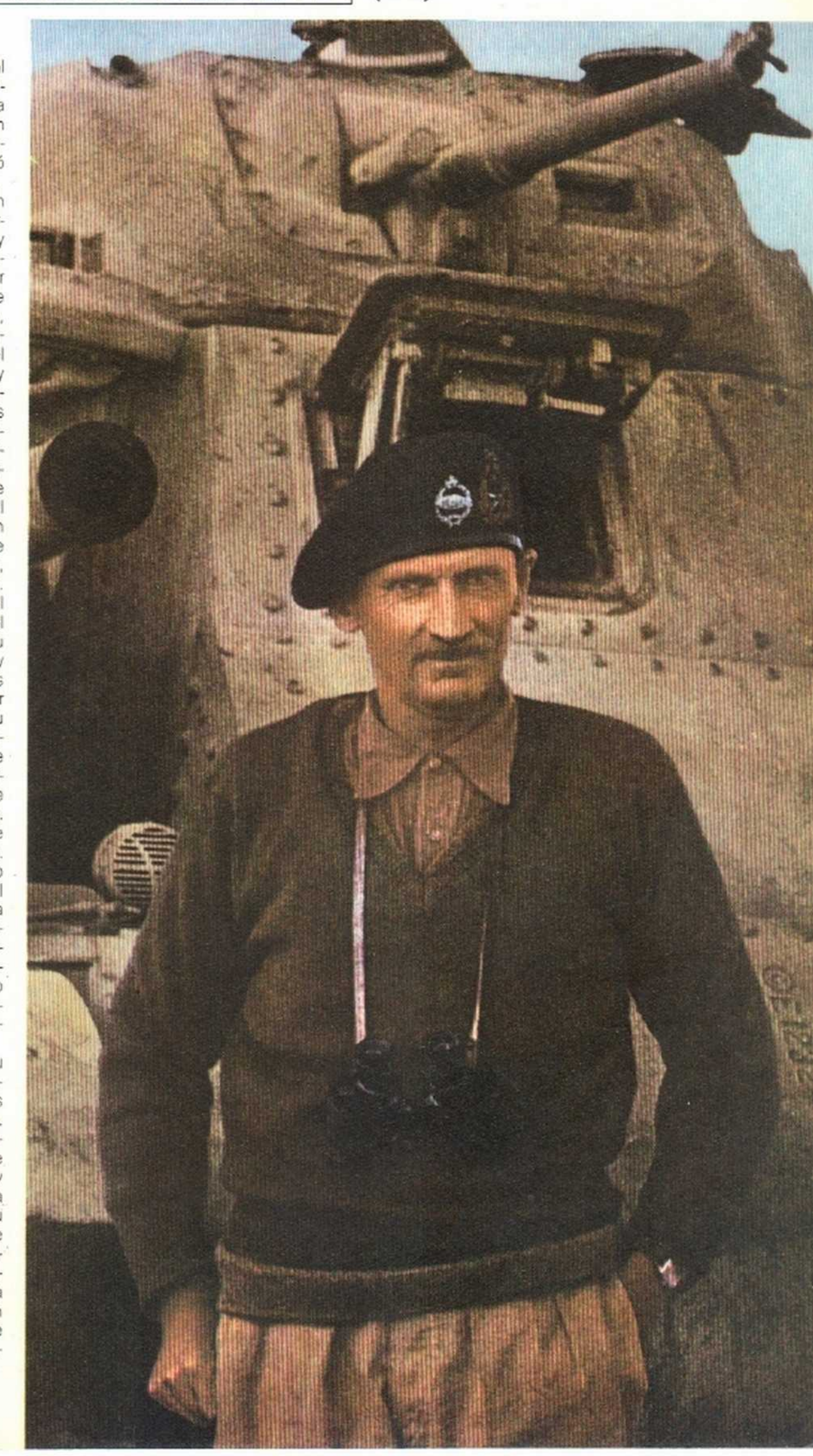
La vida militar del legendario general Montgomery está irrevocablemente ligada a los acontecimientos de la II Guerra Mundial. Había nacido en Londres en 1887 en el seno de una familia cuyo padre era obispo anglicano, lo cual marcó su carácter de forma indeleble.

Hasta el mes de agosto de 1942 en que entra en contacto con Winston Churchill la carrera del general Montgomery se había desarrollado dentro de una oscura nube que se disipa cuando el premier británico piensa en él como el hombre perfecto para el mando del VIII Ejército, la más potente unidad británica en el norte de Africa, aquella que sobre el papel tenía que haber contenido primero y derrotado después a los italianos y alemanes de Rommel. Monty llega a las tropas británicas del desierto con una responsabilidad gravísima. Tiene que reorganizar las unidades y prácticamente rearmarlas; debe estimular a los soldados e inventar una nueva estrategia que dé al enemigo el golpe decisivo acabando con aquella serie de avances y retrocesos de acuerdo con las estaciones. Tiene, en fin, que vencer a Rommel y destruir su mito.

Al comenzar la ofensiva, el general Montgomery, que ha procurado tener el máximo de armamento posible para su VIII Ejército, dispone de 1.000 cañones y 300 tanques Sherman obtenidos de los americanos y considerados los mejor adaptados al desierto. Rommel, por su parte, le contrapone los pesados «panzer» alemanes y las pequeñas «latas de sardinas» italianas, pero no tiene posibilidades de recibir aprovisionamientos. Le falta gasolina y los víveres son escasos. Del 23 de octubre al 4 de noviembre Monty combate y vence en El Alamein.

La historia del general Montgomery no acaba aquí. Desembarca junto con el VIII Ejército en Sicilia y llega a través de Italia a la vertiente oriental hasta Ortona y Pescara. Poco después es destinado a la última empresa: el desembarco de Normandía. Manda el XXI Grupo de Ejércitos bajo Eisenhower, libera Bruselas y marcha hacia el Rin. Cruza el río y entra en Westfalia tomando Hannover y Lübeck.

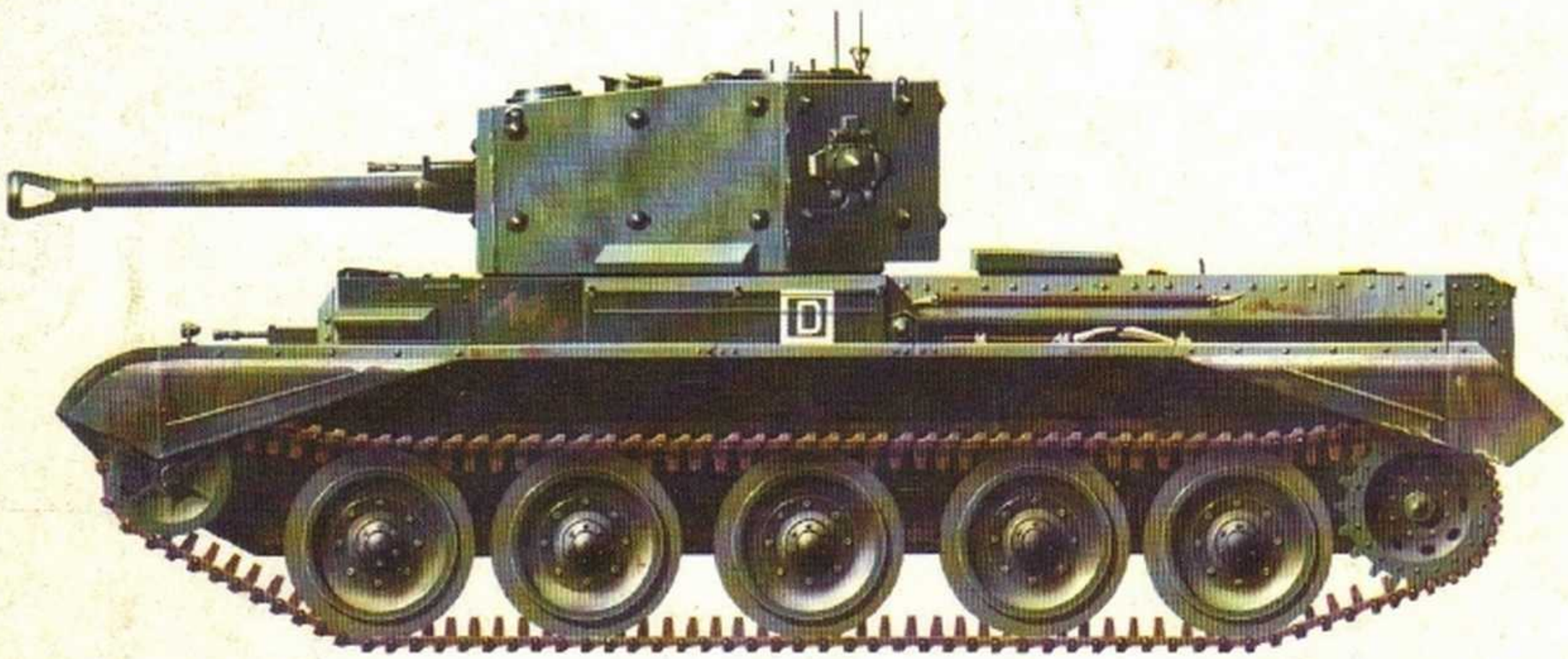
El 4 de mayo de 1945 recibe en su cuartel general a los plenipotenciarios alemanes para firmar la rendición de las fuerzas alemanas del sector noroeste. Son grandes victorias que le granjean fama y honores, entre ellos, el bastón de mariscal por el rey Jorge de Inglaterra y la Orden de Suvaroff de primera clase, la máxima condecoración soviética. Pero su nombre permanece unido a la gesta de El Alamein, y el de vizconde de El Alamein será su título nobiliario. Montgomery fue, ante todo, el vencedor de una de las dos grandes batallas que marcaron el final del Reich de Hitler (la otra fue Stalingrado). El resto constituye una consecuencia de aquel espléndido éxito.



PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LOS GENERALES (24)

Tanque crucero «Cromwell»



El desarollo de los «Cromwell» se remonta a la entrada en servicio, en Africa del norte, de los carros de la serie «Cruiser». Cuando se demostró que las características de estos últimos no respondían por haber sido superados por los más recientes modelos alemanes, se prefirió, en vez de proyectar un nuevo blindaje, realizar modificaciones en una serie ya existente.

Probablemente los motivos que empujaron a esta decisión a los órganos competentes fueron de naturaleza organizativa y logística, pero lo cierto es que dieron lugar a una notable pérdida de tiempo, ya que tuvieron que pasar muchos meses hasta que estuvo disponible el nuevo carro de características adecuadas. Entre el «Crusader», tanque escogido para las modificaciones, y el «Cromwell» existen dos modelos de transición: el «Cavalier» y el «Centaur», que, especialmente en el caso del primero, resultaron un fracaso. Sólo el «Centaur» se empleará, aunque limitadamente, en el desembarco de Normandía.

Por otra parte, su casco se utilizará para elaborar uno de aquellos extraños elementos acorazados que acompañarán a las oleadas de tropas de desembarco sobre las ensangrentadas playas francesas.

El «Cavalier» era, en general, un «Crusader» con una nueva torreta. El «Centaur», a su vez, seguía siendo un «Crusader», pero con modificaciones en el mecanismo de cambio y con adaptaciones destinadas a permitir apenas fuese posible la adopción de un nuevo motor Meteor. Este motor, que entonces estaba todavía en fase de realización, era una versión «terrestre» del famoso Rolls-Royce Merlin, propulsor de los cazas «Spitfire». Cuando finalmente estuvo listo, se pasó inmediatamente a su instalación. Y, a la vez, fue sustituida la pieza de 57 mm. que constituía el armamento principal del viejo «Crusader». Esta pieza empezaba a estar superada y además presentaba el defecto de no poder disparar munición de fabricación americana, ya que los Estados Unidos no la producían de ese calibre.

De este modo, por motivos logísticos, se estudió un nuevo cañón, partiendo de la base del viejo de 57 mm., pero con 75 mm., como el del tanque «Sherman» norteamericano. Nació así el «Cromwell», que en la práctica fue el tanque británico más importante. Su silueta no se diferenciaba mucho de la del resto de los medios acorazados británicos; mas esta vez el tanque estaba dotado de un armamento adecuado y de buena movilidad. Sin embargo, con el paso del tiempo hicieron falta características aún mejores, al menos en lo que se refería al armamento, y se proveyó a sustituir al cañón por un nuevo Vickers, también de 75 mm., que fue montado previa una reestructuración de la torreta. La versión se denominó «Comet».

Año	1943	Velocidad máx.	61 km/h.
Peso	27,9 t.	Autonomía	278 km.
Longitud	6,35 m.	Tripulación	5
Anchura	2,90 m.	Armamento	1 × 75 + 2 × 7,92
Altura	2,47 m.	Municiones	64 × 75 + 4.950 × 7,92
Luz libre	41 cm.	Máx. trinchera superable	2,28 m.
Protección (cor. máx.)	101 mm.	Máx. escalón superable	91 cm.
Motor	Rolls-Royce Meteor de 570 HP.	Máx. pendiente superable	24°
		Vado	91 cm.

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LOS GENERALES (25)

Patton, George

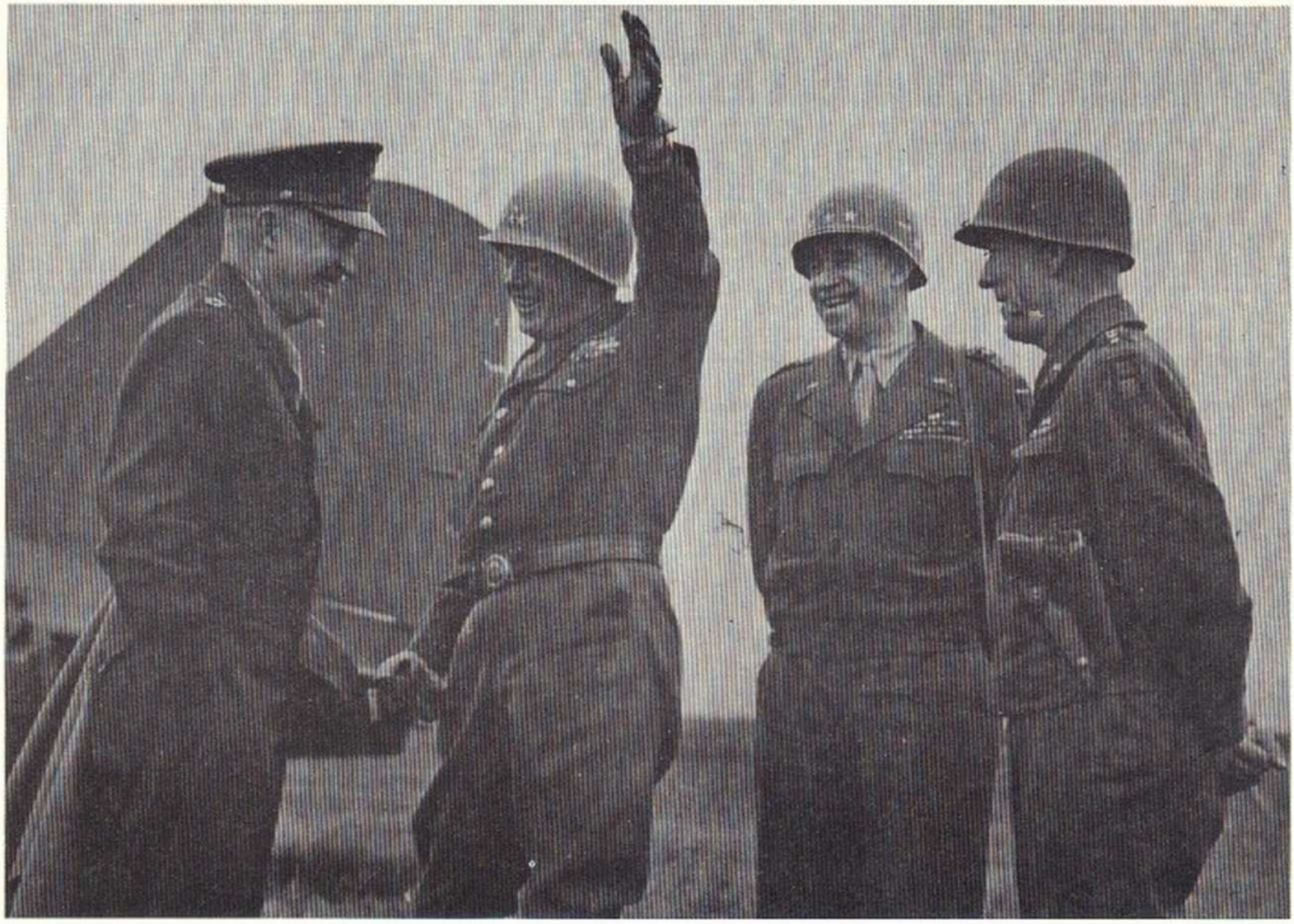
Fue el general más brillante y discutido del Ejército norteamericano. Se hizo famoso a los sesenta años, después de haber estado treinta tascando el freno y buscando en vano la oportunidad de sobresalir. El aspecto singular de la psicología del general Patton es que no le gusta hacer el papel de bueno de la película. Al contrario, se consideraba un aristócrata más en la tradición del ejército prusiano que en la del de Estados Unidos. Es un personaje alejado de lo que puede ser una idiosincrasia típica norteamericana, hasta en su forma de considerar la guerra. Para Estados Unidos, la guerra se identificaba con el Mal. Todo lo más un mal necesario para salvar la democracia. Sin embargo, para Patton, la guerra es el ideal.

George Patton había nacido en Lake Vineyard Ranch, en California, en noviembre de 1885. A los diecinueve años ingresó en la Academia de West Point obteniendo brillantes calificaciones. Participó después en la expedición del general Pershing contra Pancho Villa, y en junio de 1917 desembarcó en Francia con la «American Expeditionary Force». En 1918, con las doradas insignias de comandante todavía nuevas en su uniforme, organizó en Langres el primer centro de entrenamiento para tanques. Como ocurre a lo largo de toda su vida, los soldados le odian. Patton lo explica así: «Todo ser humano tiene una resistencia innata a la obediencia. La disciplina se la anula».

El 7 de marzo de 1943 asume el mando del «II Corps US» en Túnez, reclamado con urgencia y con furia por Eisenhower. Lleva a sus hombres adelante a marchas forzadas. Arrolla enteras guarniciones desmoralizadas, blandiendo su arma de siempre: la movilidad increíble. Su filosofía de la guerra está basada en la velocidad. Le empuja un punto de vista personal: quiere tomar Messina antes que Montgomery. En Norteamérica la guerra es también un asunto de titulares de prensa y Patton se ha convertido en un general superconocido, en un guerrero estilo Hollywood que alardea de su propia bravura. Con su disciplina salvaje ha creado un arma de hierro. Su coartada es que actuandó así ahorra vidas.

En 1944, el 6 de julio desembarca en Francia al mando del III Ejército, el 6 de septiembre lanza un ataque contra la ciudadela de Metz y concluye la campaña de Lorena. El 22 de diciembre, durante la ofensiva alemana de las Ardenas, reconquista Bastogne. Sin embargo, al comenzar 1945, Patton piensa que los aliados pueden todavía perder la guerra. Quizá por eso manifiesta reiteradamente que prefiere ser relevado que ponerse a la defensiva. Por eso quizá, en el mes de marzo, después de haber aislado a 43.000 alemanes y capturado 82.000, con sólo 1.043 bajas propias, contraviniendo las órdenes atraviesa el Rin. Patton quiere que todo el mundo sepa que «ha pasado el Rin antes que Montgomery». Como es lógico y teniendo en cuenta su carácter, tuvo un histórico ataque de rabia cuando oyó a Churchill, por la BBC, felicitar a Montgomery como autor de la hazaña. En su avance realizó grandes gestas militares, aunque después de la guerra mostró un total desinterés por la llamada operación de desnazificación. El 9 de diciembre tuvo un accidente de automóvil a cuya consecuencia falleció el día 21 de aquel mismo mes en un hospital de Heidelberg.

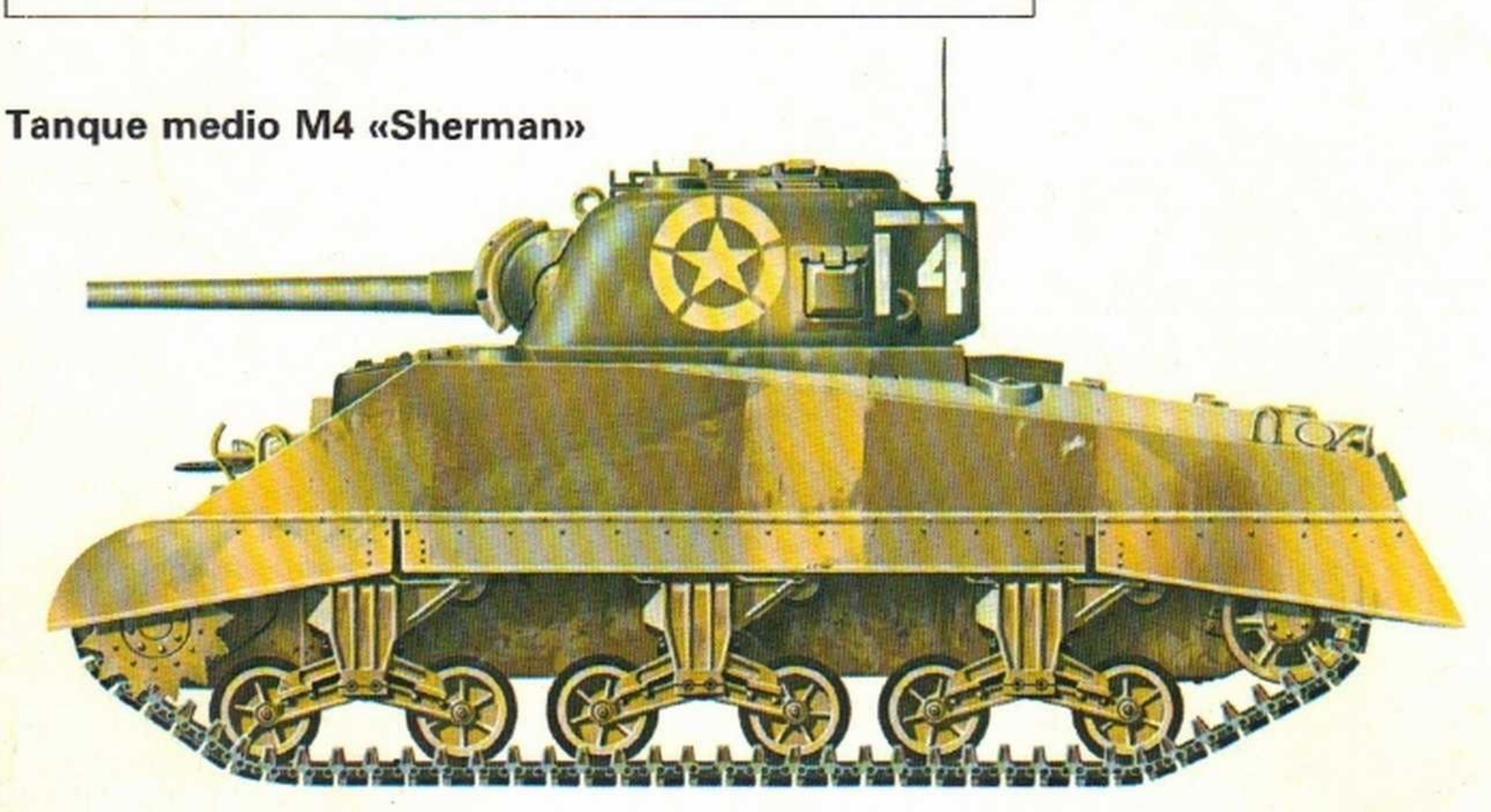
Patton saluda a Eisenhower. Tras él, los generales Omar Bradley y Courtney Hodges.



PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LAS ARMAS (25)

Tanque medio M4 «Sherman»



Nacido de una serie de estudios realizados en 1941, el tanque M4 se puede definir como el medio de combate más difundido y utilizado por el Ejército de Estados Unidos. En el transcurso de cuatro años se construyeron más de 48.000 ejemplares, muchos de los cuales entraron a formar parte de numerosos países y participaron en la mayor parte de los conflictos surgidos desde 1945 hasta nuestros días.

Aunque no ofrecía grandes prestaciones como el «Tiger» alemán, conquistó la simpatía de las tripulaciones; presentaba cierta vulnerabilidad, sobre todo en las versiones de casco soldado, a los impactos de blanco. Su comodidad y la rapidez con que se podía lograr el mantenimiento ordinario le convertía en un tanque muy aceptable. Sin embargo, en combate resultaba con frecuencia inferior a los tanques alemanes, lo cual indica los distintos puntos de vista con que alemanes y norteamericanos enfocaban la guerra. Los primeros construyeron máquinas de extraordinaria calidad que comparadas con las norteamericanas quedaban a nivel artesanal.

Los norteamericanos prefirieron la cantidad a la calidad. «Para enfrentarse a un Tiger hacen falta cuatro Sherman con la perspectiva de perder tres.»

El tanque Sherman se desarrolló en unas veinte series, cada una de las cuales resolvía determinados problemas de acuerdo con los cánones de la empresa que los habían construido. De este modo se construyeron tanques con el casco enteramente obtenido de fundición, o con la proa fundida y el casco soldado, o con partes remachadas, etcétera. Lo mismo pasa con los motores. Se emplean Ford, Chrysler, Wright, de benzina, Diesel, con potencia desde 350 a 500 HP.

El armamento que en la versión original preveía un cañón de 75/37 más cinco ametralladoras, es sustituido por una pieza de 76/52 ó 76/55 en las versiones que se destinan a operar como arma antitanque. Algunos ejemplares fueron dotados de un obús de 105/22, mientras que las ametralladoras pronto quedaron reducidas a tres: una coaxial con el cañón, una para el telegrafista, y una de 12,7 mm. en posición antiaérea sobre el techo de la torreta. Con el Sherman se elaboran muchos tanques especiales como los barreminas, que percutían el terreno con «látigos» de cadenas para hacer estallar las minas, o los DD anfibios, que tenían la flotabilidad asegurada por una cortina extensible de lienzo y un hélice para el movimiento en el agua. El Sherman fue un buen tanque que contribuyó de manera decisiva a la victoria de las armas aliadas.

Peso	28 T.	Tripulación	5
Longitud	6,04 m.	Armamento	1 × 75/37 + 2 × 7,62 + 1 × 12,7
Anchura	2,60 m.		
Altura	2,71 m.	Municiones	90 × 75/37 + 6.750 × 7.62 + 600 × 12,7
Luz libre	43 cm.		
Protección (coraza máx.)	76 mm.		
Motor	Continental. R975 de 350 HP.	Máx. trinchera superable	1,9 m.
		Máx. escalón superable	60 cm.
Vel. máx.	40 km/h.	Máx. pendiente superable	50°
Autonomía	300 km.	Vado	90 cm.

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LOS GENERALES (26)

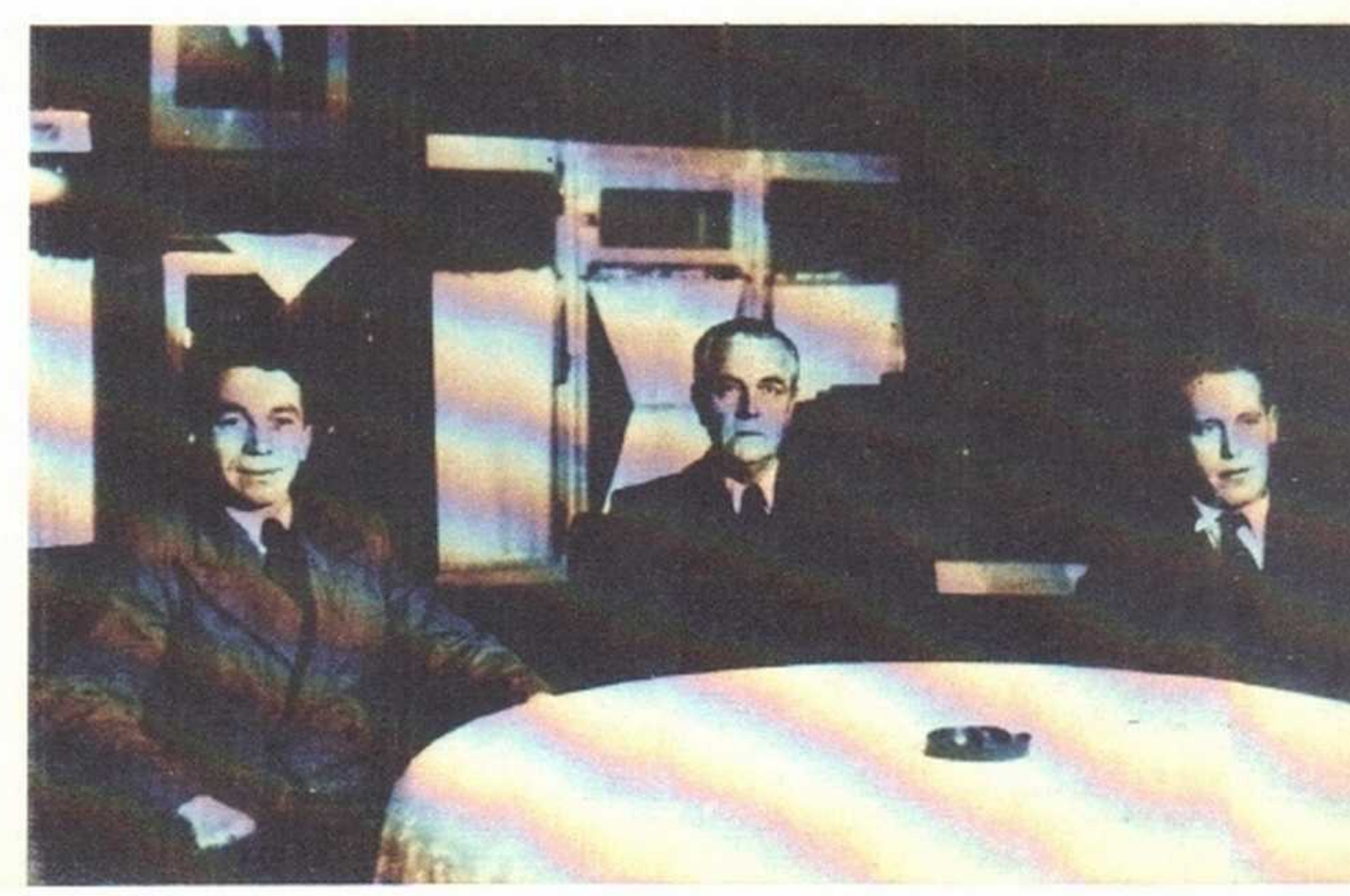
Paulus, Friedrich

Desde muy temprana edad Friedrich Paulus que había nacido en 1890 en el seno de una familia de oscuro origen y nada brillante actividad, siente una intensa llamada hacia el servicio de las armas, aunque bien concretado en la Marina. Sin embargo, ésta escogía sus cuadros de mando con escrupulosa meticulosidad y el hijo de un modesto empleado de la Administración carecía de títulos suficientes. Así pues la Marina rechaza a Paulus quien no renuncia a la carrera militar, y a los veinte años, después de un brevísimo paso por la Facultad de Derecho de Marburgo, es oficial alumno de Infantería. Al cabo de los años el oficial Paulus se convierte en un hombre tranquilo, taciturno, de modales aristocráticos y a quien nadie ha visto perder nunca la calma. Poco a poco va subiendo los escalones de la carrera hacia el bastón de mando de mariscal. En 1934 es teniente coronel, y en 1935, jefe de Estado Mayor de las tropas motorizadas. Al comenzar la II Guerra Mundial asciende a general de división y jefe de Estado Mayor del VI Ejército. Por sus dotes de oficial de la escuela moderna, inteligente, laborioso, responsable, lleno de ideas, el jefe del Estado Mayor, general Helder, a finales de verano de 1940, le escoge como intendente general y le confía la preparación del «Plan Barbarroja», o lo que es lo mismo el ataque a Rusia.

A sus cincuenta años Friedrich Paulus nunca ha mandado una división ni un regimiento, lo cual no quita para que en enero de 1942 sea nombrado jefe del VI Ejército a propuesta de Reichenau. A principios de agosto de ese mismo año, Paulus recibe la orden de Hitler de avanzar hacia el Volga y conquistar Stalingrado, colaborando con el I Ejército acorazado. Según el Führer «los rusos están acabados». Sin embargo, seis meses después Paulus debe ceder ante la ofensiva soviética y el deseo de Hitler no se cumple. En una reacción llena de rencor, afirma que «los hombres de Stalingrado deben estar muertos», y en consecuencia cae sobre ellos una cortina de silencio que se descubre estrepitosamente cuando después del atentado contra Hitler del 20 de julio de 1944, Paulus lanza un llamamiento que difundido por la radio «Freis Deutschland» dice entre otras cosas: «Considero mi deber declarar a mis camaradas prisioneros y a todo el pueblo alemán que Alemania debe librarse de Adolf Hitler y buscar un nuevo guía que haga acabar la guerra y abra negociaciones que permitan a nuestro pueblo que siga viviendo y mantenga relaciones de amistad con sus enemigos actuales».

La vida del prisionero de guerra Friedrich Paulus se desenvuelve en dos fases, primero en Rusia, y luego en la Alemania comunista. En ningún caso recibe un trato corriente para un prisionero. En Moscú comparte una dacha con Von Seydlitz y es atendido por dos soldados del VI Ejército. Escribe artículos para el «Estrella Roja». Va con frecuencia al teatro Bolshoi donde tiene un palco reservado. Aprende ruso, pinta y lee libros franceses. Al dejar Rusia en 1953 declara: «No puedo dejar la URSS sin recordar a sus ciudadanos que hace tiempo llegué a su territorio como enemigo y que ahora lo dejo como amigo.»

Bajo estas líneas: Paulus firma el llamamiento del «Comité Nacional Alemania Libre» al pueblo alemán, inspirado por la URSS. Estamos en diciembre de 1944. Abajo: En esta imagen de 1953, Paulus está en vísperas de su liberación. Con él están los dos soldados alemanes que le siguieron a la prisión.



PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

Sturmgeschütz III

En junio de 1935, el Estado Mayor del Ejército Alemán pidió a la casa Daimler un tipo de medio blindado que hasta entonces no había sido tomado en consideración por los proyectistas de tanques de los diversos ejércitos. Se trataba de conseguir un vehículo blindado compuesto de una pieza de artillería montada sobre el casco de un tanque normal, aunque el cañón tenía que poder realizar un cierto movimiento en el plano horizontal y en el vertical. Esta solución permitía a la tripulación apuntar el arma sin necesidad de proporcionar el giro correspondiente al vehículo. La eliminación de la torreta giratoria evitaba muchos inconvenientes, entre otros el perjuicio mecánico que recibía la corona de rodamiento de la torre en el momento del disparo. Esto permitía utilizar cañones de calibre notoriamente superior al de las piezas empleadas habitualmente.

Por otra parte la estructura de un autopropulsado no dotado de torreta giratoria sería de más rápida construcción, más robusta, menos expuesta al tiro enemigo y finalmente más económica que la de un carro convencional. Hasta febrero de 1940 no estuvo listo el prototipo del nuevo tanque. El Sturmgeschütz III (cañón de asalto III) no tenía comparación con los carros de su época en cuanto que no tenía las características propias de un vehículo de combate, ni podía ser definido como artillería autopropulsada, ya que podía abrir fuego aún en movimiento sin tener que ponerlo en batería. Se trataba en definitiva de un vehículo de combate obtenido utilizando el casco del Panzer III. Sobre éste había sido soldada una estructura portadora de planchas verticales, sobre la que se había remachado la coraza.

En las versiones iniciales (A, B, C, D, E) el armamento principal estaba compuesto por un cañón corto de 75/24; a partir de la F se pasó a un cañón de 75/43 y se modificó la estructura de la casamata. Llegamos así a la G, la versión más difundida de este excelente medio acorazado.

Durante todo el conflicto, desde la campaña de Francia a los feroces combates de Berlín se emplearon más de 10.000 StuG de los diversos tipos, de los que 7.000 pertenecían a la serie G. Esta disponía de un cañón Rheinmetall Borsig de 75/48 netamente más potente que sus predecesores, dotado de dos fuertes frenos de retroceso y de un freno de boca destinados a reducir el retroceso en el corto espacio de la casamata. El conjunto de características de este vehículo le convertían en el medio ideal para acompañamiento de Infantería y para la caza y emboscadas a los blindados.

Peso	23,9 t.	Autonomía	170 km.
Longitud	6,7 m.	Tripulación	4
Anchura	2,9 m.	Armamento	1 cañ. de 75/48 + 1 am. de 7,92
Altura	2,1 m.	Municiones	54 × 75/48 + 600 × 7,92
Luz libre	39 cm.		
Protección (coraza máx.)	80 mm.	Máx. trinchera superable	2,3 m.
Motor	Maybach HL 120 TRM de 300 HP	Máx. escalón superable	60 cm.
		Máx. pendiente superable	30°
Velocidad máx.	0 km/h.	Vado	90 cm.

Rokossovsky, Konstantin

Cuando Konstantin Rokossovsky llegó al mundo en 1896, en la ciudad de Varsovia, nada en su nacimiento podía hacer presagiar un destino excepcionalmente brillante. Sin embargo pese a ser ciudadano polaco llegó a mariscal del Ejército soviético. Antes de que se produjera la Revolución de Octubre Rokossovsky ingresó como alumno en la escuela militar de Sant'Andrea de San Petesburgo aunque pronto manifestó inclinaciones antizaristas hasta tal punto que en 1919 en plena guerra civil, a sus 23 años y siendo oficial del Zar se alistó como voluntario en el Ejército Rojo y se afilió al Partido Comunista.

En 1920 Rokossovsky, lo mismo que otros jóvenes emigrados polacos en Rusia estaban convencidos de que una marcha del Ejército Soviético sobre Varsovia contaría con el apoyo de los campesinos y trabajadores polacos dispuestos a sublevarse contra los terratenientes y los capitalistas. Sin embargo Polonia rechazó a los invasores y el Ejército Rojo tuvo que replegarse. Entre las tropas en retirada se encontraba Rokossovsky. Pese a ello, antes de 1921 era admitido en la Academia Militar de Frunze de Moscú, la institución más prestigiosa del país, donde eran enviados aquellos que se habían distinguido especialmente en la Guerra Civil. Al terminar sus estudios fue nombrado oficial de enlace entre el Estado Mayor soviético y la sección polaca del Komintern. Su interés por el comunismo polaco así como su origen le fueron haciendo sospechoso a Stalin quien lo deportó a un oscuro campo de concentración donde permaneció algunos años entre delincuentes comunes y sometido a torturas esperando el milagro que le salvara. El milagro consistió en la agresión alemana a Rusia y las derrotas sufridas por los generales fieles a Stalin quien tuvo que sustituirlos. Rokossovsky, sacado del infierno de Lager, se distinguió a la cabeza de un ejército y luego de un grupo de ejércitos, pero no olvidó nunca la experiencia vivida.

En 1944 Rokossovsky se encontraba ante Varsovia. En el interior de la ciudad los polacos se habían sublevado contra la Wehrmacht y aunque al principio esperaban alcanzar la victoria sin ayuda de los soviéticos pronto vieron que esto no era posible y se volvieron desesperados hacia ellos. Rokossovsky podría haber sido el libertador de Varsovia pero Stalin no se lo permitió.

Después de la guerra Rokossovsky fue destinado a Varsovia donde se le consideró por ironías del destino como «el hombre de confianza» de Stalin. En realidad se pedía que asegurase la obediencia incondicional de los comunistas locales y, por tanto, su dependencia absoluta de la URSS. De hecho, Rokossovsky se convirtió en el instrumento más importante de la opresión. A la muerte de Stalin fue llamado a Moscú y nombrado por Kruschef viceministro de la Defensa contribuyendo a dar la razón a quienes consideraron a Rokossovsky como un procónsul de los dominadores soviéticos.

El mariscal Rokossovsky murió el 6 de agosto de 1968 a la edad de setenta y dos años.

Berlín, 1945. El mariscal Rokossovsky (a la derecha, en primer plano). A su derecha, el mariscal inglés Montgomery y el mariscal Zukov.

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

SU 85

Durante la ofensiva soviética del invierno de 1943 hizo su aparición un nuevo modelo de vehículo blindado caracterizado por carecer de torreta y tener el cañón montado en casamata. Este vehículo se ganó rápidamente la simpatía de sus tripulaciones y el respeto del enemigo, y fue denominado SU (Samokodnia Ustanovka) 85. No sería propio definir este medio como una pieza de artillería acorazada, dado que su cañón era ni más ni menos, el mismo que el del carro de combate T 34/85. Por otra parte, el SU 85 no había sido proyectado exclusivamente para desempeñar funciones antitanque, como el JSU 152. Se trataba en definitiva de un auténtico cañón de asalto, más parecido al Sturmgeshutz alemán que al Ansaldo Fiat 75/18 italiano, y capaz de hacer frente en igualdad de condiciones a los tanques enemigos de su época. Asimismo, podía seguir a la Infantería, y por esto estaba provisto de largas agarraderas para que siguiendo una costumbre soviética, los soldados se encaramasen a él, permaneciendo en el centro del combate y batiéndose eficazmente contra blancos fijos y móviles.

Para realizar esta arma, los proyectistas creyeron oportuno, tanto por lo práctico que era bajo el punto de vista logístico como por conseguir una mayor rapidez en su construcción utilizar la carrocería y mecánica de T-34 diseñando una nueva superestructura que permitiese la instalación de la pieza de artillería y de sus sirvientes. De este modo las líneas del tanque eran más reducidas y menos vulnerables a los disparos enemigos. Su cañón, originariamente una pieza antiaérea de 85 mm. M 1939, podía girar 20° a cada lado. En 1944 fue sustituido por el nuevo D5 S85A M 1944 con características balísticas mejoradas posteriormente.

En total, durante la guerra se construyeron poco más de 500 SU 85 cifra muy pequeña si se tiene en cuenta la desorbitada cantidad de tanques construidos en la URSS, aunque justificada. Pese a que se trataba de un tanque más compacto y menos vulnerable a los disparos enemigos, presentaba la deficiencia de no poder actuar para cubrir los 360°. Posteriormente, teniendo en cuenta la solidez de su construcción, los proyectistas decidieron instalar cañones de más calibres, y de este modo surgieron los tanques SU 100, que permanecieron en activo en las Fuerzas Armadas del Ejército Soviético hasta 1957.

Año	1943	Vel. máx. en carretera	50 km/h.
Peso	aprox. 31 t.	en terreno vario	40 km/h.
Longitud	8,04 m.	Autonomía en carretera	290 km.
Anchura	3,00 m.	Autonomía en terreno vario	201 km.
Altura	2,34 m.	Dotación	4
Luz libre	40 cm.	Armamento	1 × 85 mm.
Protección (blindaje máx.)	75 mm.	Trinchera máx. superable	2,50 m.
Motor	12 cilindros en V Diesel de 500 HP.	Escalón máx. superable	73 cm.
		Pendiente máx. superable	35°
		Vado	130 cm.

Rommel, Erwin

Rommel fue indudablemente el jefe militar más popular de toda la II Guerra Mundial y las opiniones que sobre él se vierten por parte de sus contemporáneos ofrecen el contraste de considerar su figura totalmente desvinculada del nacismo y de la política, o, por el contrario, como la de una personalidad estrechamente unida y volcada hacia el Führer. La objetividad que da el paso del tiempo permite a los historiadores actuales ajustarse con mayor verismo a la realidad del «zorro del desierto». Al parecer, antes de la subida de Hitler al poder, cuando la mayoría de los militares alemanes se mantenían todavía apartados del movimiento nazi, Rommel se acercó al nacionalsocialismo. Después de terminada la I Guerra Mundial es un capitán que no ha cumplido todavía los treinta años pero con un cierto renombre. La situación del país puede calificarse de caótica, y amante del orden Rommel no duda en alinearse con los grupos paramilitares llamados «Cuerpos Francos» que se proponen restablecer por la fuerza el orden en Alemania. Le ofrecen el cargo de jefe de la Policía de Stuttgart, pero el capitán Rommel no tiene ninguna intención de convertirse en guardia por lo que decide volver a su regimiento para reanudar la carrera interrumpida desde el final de la guerra. No siendo oficial del Estado Mayor parece que los altos grados son para él inalcanzables. Sin embargo, la llegada del nazismo al poder determina un gran cambio en su vida.

En ese momento Hitler no termina de fiarse de la casta de militares prusianos, y prefiere poner en los puestos más delicados a aquellos militares que en el pasado han adquirido méritos políticos con los nazis, de tal modo que cuando se trata de nombrar al jefe del batallón personal del Führer la elección recae sobre Rommel. Gracias a Goebbels Rommel es ascendido a general sin poseer los títulos reclamados por el riguroso reglamento del Ejército alemán.

Al comienzo de la campaña contra Francia, en 1940, Rommel está al frente de la VII División Acorazada, y gracias a la propaganda oficial se convierte desde el principio de la guerra en el general de más prestigio del Tercer Reich. Sin embargo es la campaña de Africa la que determina las causas que dieron lugar al mito y la leyenda de Rommel conocido también como «el zorro del desierto». Nunca antes que él se atrevió un general a modificar en plena batalla los planes previstos a fin de tomar por sorpresa al enemigo. En verano de 1942 conquista Tobruk al frente de las tropas germanoitalianas. Sin embargo su audacia y su prisa en esta ocasión motivan en cierto modo el gran fracaso de la batalla de El Alamein que dio comienzo el 23 de octubre de aquel mismo año. Rommel con síntomas de agotamiento nervioso regresa a Alemania en plena batalla y es sustituido por Stumme quien fallece al cabo de tres días de su partida.

El 5 de noviembre de 1943 es nombrado inspector de las defensas costeras occidentales. Sin embargo cuando se produce el desembarco aliado en las playas de Normandía en junio de 1944 Rommel tampoco se encuentra en su puesto de mando. Poco después se verá involucrado accidentalmente en la conjura para asesinar a Hitler. Acusado de alta traición, por sus méritos le permiten escoger entre el suicidio y un proceso público. Rommel prefiere ingerir una pastilla de cianuro. A cambio, su memoria permanece incólume y su viuda puede conservar la pensión y hasta la vida. Hitler ordenó en su honor funerales oficiales muy solemnes, y durante mucho tiempo se mantuvo la creencia de que Rommel había fallecido a consecuencia de las heridas recibidas en Francia.

Rommel con Hitler, a su regreso de El Alamein.

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

PZKFW AUSF. VI «Tiger»

En la mañana del 13 de junio de 1944, el capitán Michael Wittman atisba desde las troneras de la torreta de su carro de combate, un «Tiger» los movimientos de una columna británica de vehículos acorazados que serpentea por la carretera de Villers Bocage. Junto con su tripulación siempre la misma, Wittman había combatido en Rusia y al cabo de apenas nueve meses había destruido 119 tanques soviéticos. Si el comandante Carr, segundo jefe de la columna blindada británica lo hubiera sabido probablemente hubiera avanzado con más prudencia, pero la columna continuó espaciada por la carretera. Repentinamente el tanque alemán irrumpió por una explanada que corría paralela a la pista y en muy poco tiempo y en solitario destruyó 20 tanques, de combate, 4 cazatanques, un vehículo de mando, 14 transportes de tropas y 14 Bren Carriers. El tanque que ha sido capaz de semejante alarde es un «Tiger» equipado con un cañón de 88 mm. y tres ametralladoras.

El Tiger que se convirtió en el tanque alemán por excelencia nació de un estudio iniciado por la casa Henschel en 1938 en previsión de un elemento acorazado capaz de sustituir, cuando fuese necesario, al Mark IV, apenas entrado en servicio. Al comienzo de la guerra se intensificaron los estudios para realizar este tanque. En la primavera de 1942, entre los diversos prototipos presentados, fue preseleccionado el de la Henschel por lo que se refería al casco, mientras que para la torreta se prefirió acudir a un modelo realizado por los Porsche y construido por Krupp, mediante fundición (limitada a la cintura lateral). El tanque tenía un tren de rodaje de ruedas desviadas que sustentaban cadenas de 52 cm. de ancho para circular por carretera y de 72,5 para la nieve o terrenos blandos. La sustitución de cadenas podía hacerse en un cuarto de hora.

El interior del vehículo tenía el máximo de comodidades posibles en un tanque. Para conducir, el piloto utilizaba un volante normal además de las dos usuales palancas propias de los tanques, y el instrumental era de los más completos y perfectos entonces utilizados. El Panzerkampfwagen VI, como se llamaba oficialmente debutó en otoño de 1942, en el frente ruso para combatir hasta el final de la guerra.

Año	1942	Autonomía	195 km.
Peso	56 t.	Tripulación	5
Longitud	8,45 m.	Armamento	1 × 88/56 + 3 ametr. de 7,92
Anchura	3,56 m.		
Altura	3 m.	Municiones	92 × 88 + 4.500 × 7,92
Luz libre	47 cm.	Máx. trinchera superable	2,5
Protección (coraza máx.)	120 mm.	Máx. escalón superable	79 cm.
Motor	Maybach HL210P 45 2 cil. en V de 600 HP	Máx. pendiente superable	35°
		Vado	120 cm.
Velocidad máx.	37,8 km/h.		

Rundstedt, Karl Gerd Von

No tuvo quizá el general Rundstedt la popularidad, apoyada por la propaganda oficial, de Rommel; sin embargo, su prestigio era reconocido por propios y extraños. Tanto Eisenhower como Montgomery tenían de él un elevado concepto. Fue un hábil militar al que le cupo la suerte o la desgracia de ser encargado por Hitler de llevar a la práctica el «Caso Blanco», es decir, la invasión de Polonia.

Karl Gerd von Rundstedt había nacido en Asherleben el 12 de diciembre de 1875. Su padre era general y su familia, de la nobleza prusiana, contaba con muchos militares. El se mostró digno descendiente suyo llegando a ser uno de los mejores generales del ejército germano. Ingresó muy joven en una escuela militar y pasó la primera parte de su carrera en el Ejército Imperial. En 1932 consiguió el grado de general, y en 1938 había abandonado el servicio activo. Ya avanzado en años (von Rundstedt fue uno de los mariscales de más edad del Tercer Reich) y no demasiado dispuesto hacia el partido nazi, pensaba haber concluido honrosamente su carrera, pero le esperaba una suerte bien distinta. Al año siguiente Hitler le invita a volver al servicio y le confía el mando del grupo de ejércitos que el 1 de septiembre de 1939 debería invadir Polonia dando así comienzo a la segunda guerra mundial.

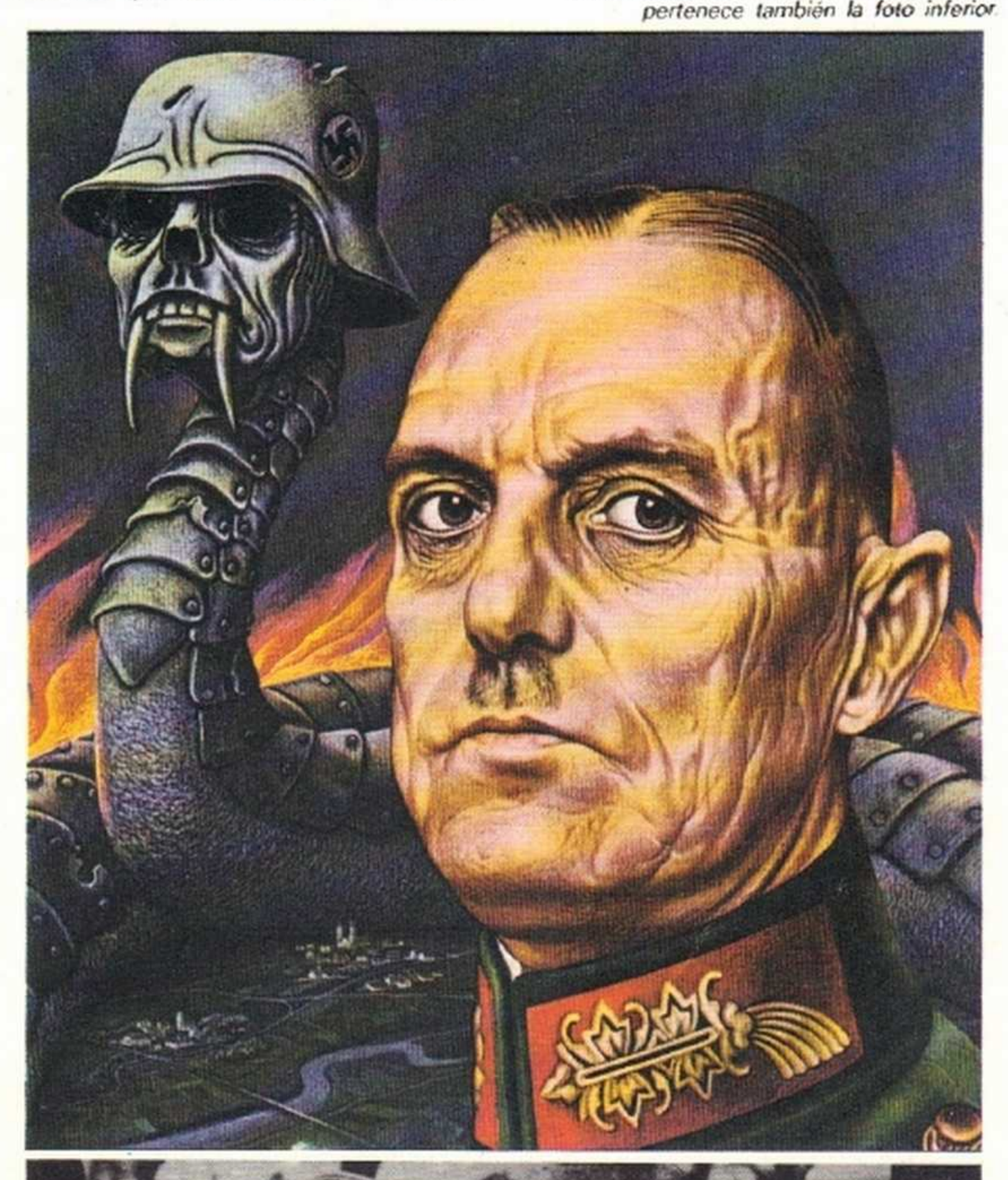
Von Rundstedt era un soldado nato, cuyo concepto de la jerarquía y de la obediencia prescindía de toda ideología política. Sin embargo, vaya en su mérito que a diferencia de muchos «señores de la guerra» de cuño prusiano, Von Rundstedt era un hombre dotado de una notable carga de humanidad que muchas veces afloraba bajo la dura coraza del soldado. Su dirección de la guerra obedecía a los cánones clásicos de la estrategia. Era un especialista de los movimientos de tenaza que permitían alcanzar felizmente el objetivo primario, es decir la destrucción de las fuerzas enemigas. Los elementos principales de su éxito consistían en el factor sorpresa, en la rapidez de maniobra y en el empleo de la estrecha colaboración entre las fuerzas acorazadas y las fuerzas aéreas. Cuando en mayo de 1940 Hitler decide hacer avanzar sus tropas hacia el Oeste, confía a Von Rundstedt la misión de hacerle romper la línea Maginot. En pocos días obliga a Bélgica y a Holanda a rendirse y abre un frente de casi 300 kilómetros en el que se encontró aprisionado el Cuerpo Expedicionario Británico enviado en auxilio de los aliados europeos. Quedaron aislados también tres ejércitos franceses.

Cuando los ejércitos alemanes invaden Rusia, Von Rundsted al frente de sus tropas tiene la misión de conquistar Ucrania, la cuenca del Don y los pozos petrolíferos del Cáucaso. Hay una propuesta de retirada que Hitler rechaza por lo que Von Rundstedt dimite. Sin embargo, en 1943 el Führer le confía el mando del frente occidental. Tiene bajo su mando a Rommel, a quien califica de «payaso del circo nazi».

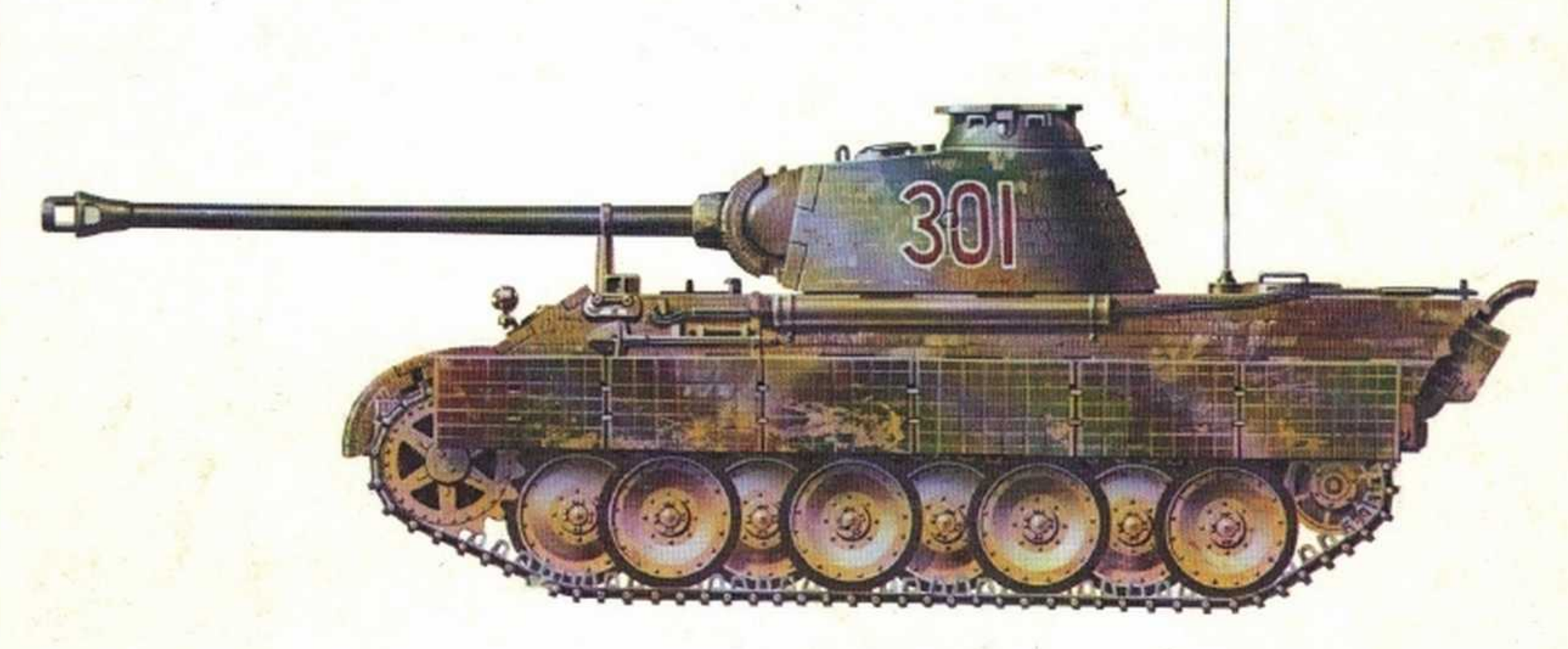
Después del desembarco de Normandía se hizo cargo del contraataque de las Ardenas que tanta confusión y miedo creó durante algunos días en el mando aliado. Sin embargo, esto fue el canto del cisne. Pocos días después se enfrenta de nuevo con Hitler que le destituye esta vez para siempre.

Retirado a la vida privada muere en 1952, a la edad de setenta y siete años. Fue uno de los pocos militares alemanes de alta graduación que no sufrió proceso por crímenes de guerra.

Von Rundstedt fue representado así en la cubierta de TIME en la época de la ofensiva de las Ardenas. A aquellos días pertenece también la foto inferior.



PzKfw V «Panther»



La aparición en la línea de combate del tanque ruso T-34 impresionó mucho a los generales alemanes que se dieron cuenta de la capacidad de este tanque para vencer holgadamente a sus mejores blindados en servicio. Efectivamente, los rusos disponían de un arma excelente pero con ciertas dificultades para su pleno uso bien por deficiencias de la industria bélica, por falta de materiales o por la escasa experiencia de las dotaciones. Con todo y en consecuencia Hitler hizo que se diera el mayor impulso a la realización de un nuevo tipo de carro de 30 toneladas que verá la luz en septiembre de 1942, aunque poco después se vería el prototipo definitivo que tenía algunas modificaciones pedidas por el Führer en persona. La denominación de este vehículo que será aceptado y puesto rápidamente en producción era el «PzKfw V Panther».

Los diseñadores satisfacieron con creces las exigencias de los militares: blindaje suficientemente fuerte y con superficies muy inclinadas para desviar los tiros que lo alcanzasen, ejes anchos y cadenas suficientes para garantizar una buena marcha incluso en terrenos fangosos o nevados, torreta giratoria de 360° dotada de un cañón más potente que los que estaban en servicio. El casco del «Panther» hecho de planchas soldadas tenía un espesor máximo de 80 mm. y en la parte anterior una inclinación de 55° que hacía que los tiros «resbalaran» sin tocar la parte superior de la torreta.

Las cadenas para la marcha normal de 66 cm. de anchura y los ejes suficientemente anchos garantizaban, además de una buena capacidad de marcha sobre la nieve o el fango, una plataforma de tiro excepcionalmente estable. Por último en la torreta había una pieza de 75 mm. de longitud y de calibre 70 capaz de perforar 140 mm. de blindaje de acero a 1.000 metros de distancia. La defensa cercana estaba confiada a dos ametralladoras MG 34 de calibre 7,92 mm., mientras que una tercera ametralladora estaba instalada coaxialmente con el cañón.

Este tanque fue considerado por muchos expertos como el mejor de toda la contienda. De él se realizaron algunas versiones, tales como el vehículo de recuperación empleado por el cuerpo de ingenieros y una serie pequeña poco menos que de 400 unidades modificada como cazatanques con una pieza de 88/71 en casamata en lugar de en torreta como le hubiera correspondido.

Año	1943	Vel. máx. en terr. variado	30 km/h.
Peso	44,8 t.	Autonomía en carretera	200 km.
Longitud	8,66 m.	Autonomía en terr. variado	100 km.
Anchura	3,43 m.	Dotación	5
Altura	3 m.	Armamento	1 × 75 + 3 × 7,92
Luz libre	56 cm.	Municiones	79 × 75 + 4.500 × 7,92
Protección (blindaje máx.)	80 mm.	Máx. trinchera superable	2,45 m.
Motor	Maybach HL230 de 700 Hp	Máx. escalón superable	90 cm.
		Máx. pendiente superable	30°
Vel. máx. en carretera	45,7 km/h.	Vado	170 cm.

SCHOERNER, FERDINAND

Nació en Munich en 1892 en el seno de una familia acomodada. Realiza los estudios clásicos en su ciudad natal, obteniendo el diploma en 1911. Poco después presta servicio voluntario en el Regimiento Bávaro de Munich. Se especializa en lenguas extranjeras en las Universidades de Munich, Lausana y Grenoble. Al comienzo de la I Guerra Mundial lucha en el frente italiano. Después de la guerra se afilia al partido nazi y forma parte del Freikorps, que dirigió la represión comunista de 1919-1920 en Munich. Orientado hacia una sólida carrera militar, apoyado por su preparación cultural, sus conocimientos de políglota y, sobre todo, su pertenencia a los mandos del partido, Schoerner entró en el Estado Mayor. A la vez trabaja incansablemente por su carrera, hostilizando a la jerarquía militar alemana y la tradición de los Junker prusianos en los altos puestos de mando, cuidando con atención los contactos con las organizaciones del partido nazi y haciéndose portavoz de la necesidad de que también el ejército estuviera dominado por los políticos. Se granjea así la simpatía de Hitler, que le abre las puertas de una carrera afortunada.

En julio de 1940 es ascendido a teniente general, y en la primavera de 1941 pasa al frente griego con la VI División Alpina, protagonista de la ruptura de la «Línea Metaxas», el 6 de abril, lo que le vale la cruz de caballero. En 21 días Schoerner conquista Grecia. El 1 de junio es nombrado inspector general de las tropas alpinas. Desde noviembre de 1943 a febrero de 1944 es comandante del Cuerpo de Ejército Nikopol. Durante un par de meses se le destina al Estado Mayor General, pasando luego con el grado de capitán general al mando del Grupo de Ejércitos del sur de Ucrania, luchando en Crimea, en Rumania y en los Cárpatos hasta la línea del Dniester.

Los desastres alemanes se acumulan en el frente soviético. Sin embargo, Schoerner encuentra el medio para distinguirse a los ojos de Hitler, quien le concede las máximas condecoraciones. Finalmente, el 17 de enero de 1945 recibe el mando del grupo de Ejércitos Centro que sostenía el choque final soviético. A pesar de que todo hace prever que el desenlace final está próximo, Schoerner sigue asegurando a Hitler su confianza en la victoria total. Esto probablemente es lo que le vale ser nombrado comandante supremo del ejército.

La ilusión del Schoerner de una paz separada con los occidentales que le permita aún combatir contra los soviéticos se desvanece. El 11 de mayo de 1945 se rinden los ejércitos rodeados de un lado por los ejércitos soviéticos y por otro por el III Ejército Estadounidense.

A finales de junio de 1945 Schoerner reclamado por los rusos, es llevado a la Unión Soviética. Libertado diez años después regresa a Alemania Federal, donde en 1957 es condenado de nuevo a cuatro años de cárcel, de los que sólo cumplirá dos años en prisión.

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LAS ARMAS (30)

Kfz 1/20 K2s «Schwimmwagen»

En 1938 el doctor Porsche recibió la orden de Hitler de fabricar un vehículo con tales condiciones de precio, resistencia y seguridad que fuera realmente el coche popular alemán. Se cumplió el encargo con tanto acierto que los Volkswagen continúan rodando impetérritos al cabo casi de medio siglo de que apareciera la primera unidad por la cadena de montaje. Desde el primer momento se reveló como un vehículo excepcionalmente robusto y dotado de un motor altamente seguro. Había muy buenos motivos, por tanto, para que los militares se interesasen antes o después por el recién llegado y así sucedió puntualmente.

Encargado de desarrollar una familia de modelos militares, el doctor Porsche se puso inmediatamente al trabajo que resolvió del modo más brillante recurriendo muchas veces a medios y soluciones bastante pococomunes, pero que respondían siempre de modo pleno a los rendimientos pedidos. Los técnicos alemanes orientaron el vehículo a ser un medio ligero de reconocimiento y enlace, derivado directamente de los primeros «escarabajos» VW con pocas modificaciones en la carrocería. Cuando después, y tras el comienzo de la campaña de Rusia, la Wehrmacht se dió cuenta de la necesidad de un vehículo anfibio que pudiera vadear bastante más que un vehículo normal, se preparó con meticulosidad teutónica un nuevo transporte que no vadeava los ríos, sino que los atravesaba navegando a una velocidad de 12 km/h. Este vehículo no era prácticamente más que una bañera dotada de ruedas, por lo que su flotación se mantenía a toda prueba. A falta de la más mínima fisura el agua no podía entrar en su interior en ningún caso. Los puntos de paso de las suspensiones, en barra de torsión, al casco, estaban garantizados por juntas de cierre estanco. Para avanzar en el agua, el vehículo utilizaba una hélice que normalmente estaba plegada hacia arriba. En el momento de usarla se bajaba y se enlazaba con un perno que era cabeza de engranaje de la transmisión del motor, con lo que el Schwimmwagen se convertía en una pequeña motora. Para dirigir el coche durante la marcha en el agua bastaba con accionar el volante, y las ruedas delanteras hacían de timón. En dos años se fabricaron 14.267 unidades que fueron ampliamente utilizados por el ejército alemán.

Longitud	3,285 m.	Vel. máx. en tierra	80 km/h.
Anchura	1,480 m.	Vel. máx. en agua	12 km/h.
Altura	1,615 m.	Autonomía	450 km.
Peso	890 kg.	Depósito de	50 l.
Motor	Volkswagen 4 cilindros de 1.131 c.c. y 2,45 HP, refrigerado por aire		

Skorzeny, Otto

Después de haber cursado estudios técnicos en Viena, su ciudad natal, Skorzeny se inscribió en el Partido Nacionalsocialista, y sucesivamente se enroló en las SS. En 1939 forma parte del «Leibstandarte, Adolf Hitler», y en 1940, de la división SS «Das Reich». Combatió en el frente ruso y repatriado por enfermedad, el 20 de abril de 1943, recibe el encargo de constituir una unidad especial dentro de la división «Oranienburg» que las SS habían decidido unir a la división «Brandenburg». La unidad especial creada por Skorzeny tomó el nombre de batallón Friedenthal. El 23 de julio de 1943 fue escogido personalmente por Hitler para descubrir la localidad italiana donde había sido escondido Mussolini, a fin de libertarlo.

El escondite fue descubierto por el general Student y el coronel Kappler, y Mussolini libertado por un batallón de paracaidistas al mando directo de Skorzeny.

Este éxito favoreció su carrera en la jerarquía nazi. Ascendido a coronel por Hitler personalmente, en diciembre de 1943 Skorzeny organizó el cerco de Vichy, capital de la Francia de Petain; en mayo de 1944 estuvo en Yugoslavia con el vano intento de localizar y asaltar el refugio de Tito; en julio de 1944 colaboró en la represión que siguió a la conjura antihitleriana; en otoño del mismo año ocupó el monte del castillo de Budapest para impedir al almirante Horthy concertar una paz separada con los aliados. Finalmente en diciembre de 1944 participó en la ofensiva de las Ardenas con su brigada especializada en disfraces, con uniformes aliados, y organizando actos de sabotaje tras las líneas enemigas. La Panzerbrigade 150 de Skorzeny fue así protagonista de la «Operación Greif», que llevó una notable confusión a las líneas aliadas, pero que no pudo modificar lo más mínimo el curso de la guerra.

Después de la caída del Tercer Reich, Skorzeny se entregó a los aliados en Baviera el 15 de mayo de 1945. Fue procesado, absuelto y liberado dos años después. Luego fue sometido a una investigación de desnazificación, pero logró huir del campo de internamiento de Darmstadt en 1948. Se trasladó al extranjero, ejerciendo de ingeniero y dedicándose a los negocios, y acabó estableciéndose en Madrid, donde se ocupó de exportaciones e importaciones y donde fue también corresponsal de dos periódicos alemanes. Murió en España el 5 de julio de 1975. Durante la guerra llegó a ser condecorado con la «Ritterkreuz» y con las Hojas de Roble.

Derecha: La última acción importante de Otto Skorzeny tuvo lugar durante la ofensiva de las Ardenas. Sus comandos, adiestrados y equipados como soldados americanos y hablando un buen inglés, crearon un considerable caos en la retaguardia aliada.

Bajo: Los soldados de Skorzeny hechos prisioneros en las Ardenas terminaron invariablemente ante el pelotón de ejecución, debido al uso de falsos uniformes. Esta dramática fotografía muestra el momento en que un desgraciado alemán es atado al poste donde será fusilado.

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LAS ARMAS (31)

Pzkfw VI B «Konigstiger»

Cuando los alemanes lanzaron la ofensiva de las Ardenas en 1944, los aliados fueron tomados totalmente por sorpresa porque no creían que Alemania, desangrada por la guerra y por los bombardeos, pudiera realizar semejante esfuerzo. Como es natural, la Propaganda Oficial Alemana inició una gran campaña para elogiar los esfuerzos de la Whermacht y de las Waffen SS, tratando de demostrar que las fuerzas alemanas avanzaban hacia la victoria final. Con este objetivo se difundieron fotos de nuevos carros de combate «absolutamente invencibles» que desbaratarían las filas aliadas. Los carros tan elogiados eran los PzKfw VI B Königstiger, los más recientes vástagos de la gran familia de blindados producidos por Alemania durante el conflicto. Efectivamente, la Propaganda no mentía cuando decía que se trataba de tanques invencibles, en el sentido de que en las líneas aliadas no existía ningún medio acorazado capaz de salir al paso de estos monstruos, que pesaban cerca de 70 toneladas y tenían una torreta de 180 mm. de espesor y armada con un cañón de 88/71.

En el campo de batalla podían moverse con mal tiempo y con buen tiempo. Sólo en el frente oriental tuvo algunos problemas al enfrentarse con los carros de Stalin, dotados de un cañón de 122 mm. La Propaganda no decía, sin embargo, que con 860 litros de carburante el tanque sólo podía recorrer 110 kilómetros de carretera y 85 de terreno accidentado. Tampoco decía que la invulnerable montaña de acero tenía un radio de curvatura de sólo 4,8 metros, y que bastaba un puente un poco débil o algo estrecho, o un paso elevado demasiado bajo, o una curva muy cerrada en un recodo o en un poblado para que su irresistible marcha terminara antes de empezar. Y eso sin contar que los aviones aliados tenían enfiladas a las columnas de aprovisionamiento que aseguraban a los blindados la preciosa y escasa gasolina.

En el interior del poderoso casco (de 80 a 180 mm de coraza en la torreta y de 100 a 150 mm en la parte frontal) se situaba la tripulación de cinco hombres. El motor era un Maybach de 600 HP, refrigerado por líquido. A veces originó problemas por el notable peso que tenía que transportar.

La torreta podía hacerse girar igualmente por motor o a mano. Las cadenas, de hasta 80 cm de anchas, junto con la suspensión de barras de torsión, garantizaban una extraordinaria comodidad de marcha y un racional reparto del peso sobre el terreno.

Año	1944
Peso	68 t.
Longitud	10,28 m.
Anchura	3,75 m.
Altura	3,09 m.
Luz libre	48,5 cm.
Protección (coraza máx.)	180 mm.
Motor	Maybach HL 230 de 600 HP.
Vel. máx. en carretera	38 km/h.
Vel. máx. en terreno vario	17 km/h.
Autonomía en carretera	110 km.
Autonomía en terreno vario	85 km.
Tripulación	5
Armamento	1 × 88 + 2 × 7,92
Municiones	72 × 88 + 5.850 × 7,92
Máx. trinchera superable	2,5 m.
Máx. escalón superable	85 cm.
Máx. pendiente superable	35°
Vado	160 cm.

Student, Kurt

Hijo de militares, Student ingresó en una escuela militar a la edad de once años. Había nacido en Birkhalz en 1890. Participó en la I Guerra Mundial como oficial de aviación. En un duelo aéreo con un piloto francés resultó gravemente herido. Al finalizar la contienda tenía el grado de capitán. Siguió en el Ejército alemán en el Departamento Central Aéreo, donde siguió volando. En este momento de su carrera, en 1921, Student tiene de nuevo un grave accidente aéreo en el que se fractura el cráneo.

En 1928 vuelve a la Infantería y es nombrado comandante. Después de la subida al poder de Hitler regresa a la Fuerza Aérea que, a partir de entonces, estaba en manos de Goering. Es el momento en que Goering se está rearmando. Student es ascendido a teniente coronel, y en 1938 se encuentra al frente de la VII División Aérea con el grado de General-mayor. Poco a poco va transformando la estructura de su División en un cuerpo aerotransportado compuesto por pilotos, paracaidistas e infantes. De este modo llega a inspector de las tropas aerotransportadas. Cuando comienza la II Guerra Mundial, Student está preparado para enfrentarse con éxito a los acontecimientos y cumplir con su deber. Toma parte en la invasión de Polonia, y luego en la campaña de Europa occidental, y especialmente en el desembarco aéreo de Rotterdam, en el curso del cual resulta nuevamente herido.

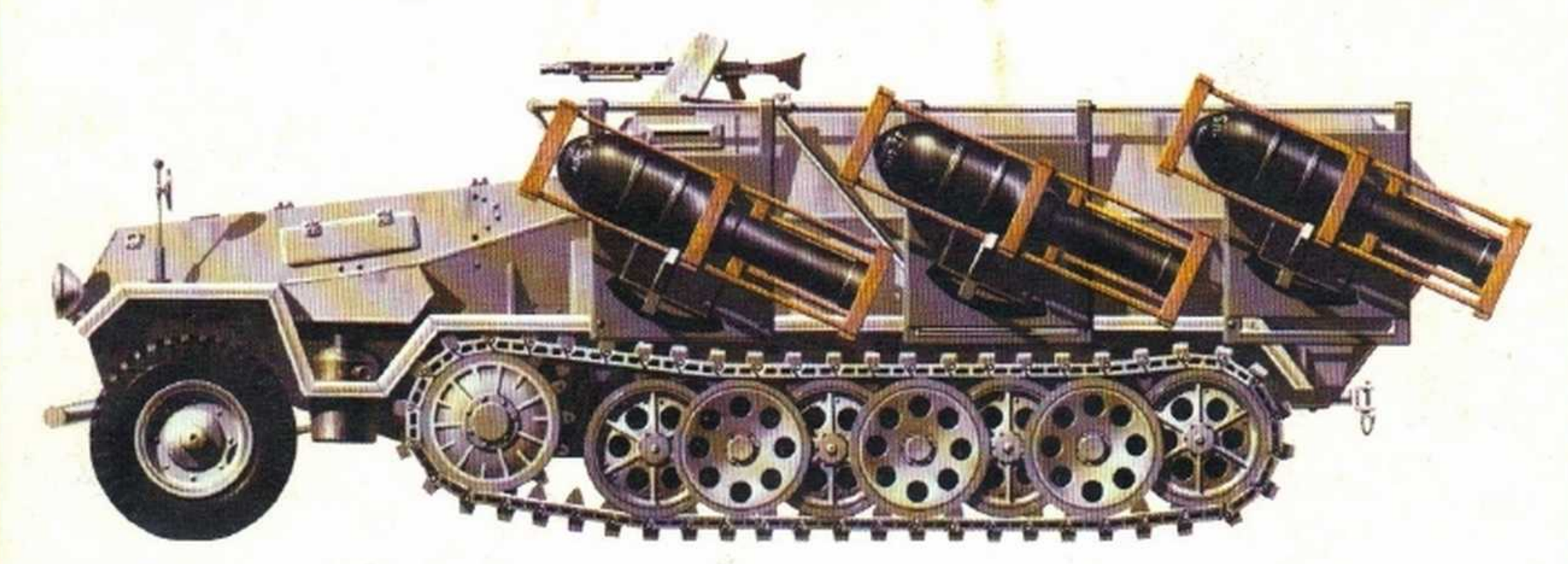
El general Student (sobre estas líneas) participó y fue herido en el desembarco aéreo de Rotterdam (abajo).

En septiembre de 1940 se reincorpora al servicio al mando del XI Cuerpo Aéreo, y desde ese puesto se dedica, con vistas a la invasión de Yugoslavia y Grecia, a la preparación de una operación aerotransportada sobre la isla de Creta, que fue la más destacada de sus acciones, aunque costó grandes pérdidas a sus hombres. Después Student se dedicó al estudio de una operación parecida contra Malta.

Cuando Mussolini fue detenido, Hitler ordenó a Student que organizara su liberación. De esta manera el 12 de septiembre los hombres del comandante Hans Mors bajo su mando liberan al Duce en el Gran Sasso. El XI Cuerpo Aéreo estaba siendo entonces inevitablemente disuelto, pero los soldados de Student pelearon en las campañas de Italia, Rusia y en Normandía después del desembarco aliado. En otoño de 1944, su «Fallshirmkorps» (Cuerpo paracaidista) resistió el desembarco aerotransportado aliado en Eindhoven, Nimega y Arnhem.

En la última fase de la II Guerra Mundial, Student estuvo al frente del nuevo Grupo de Ejércitos H encargado de defender el Rin, y luego fue destinado a sustituir a Heinrici al mando del Grupo de Ejércitos que se retiraba precipitadamente del Oder. Imposibilitado de llegar a su puesto de mando se vio obligado a detenerse en Lübeck donde fue capturado por los ingleses.

Sonderkraftfahrzeug 251



El elemento militar decisivo de la «guerra relámpago» no fue ni el avión ni el tanque de combate, sino el Sonderkraftfahrzeug (autovehículo especial) 251, o transporte semioruga de tropas cuya característica silueta sería pronto muy conocida en los campos de batalla de toda Europa y el norte de Africa. El objetivo del vehículo era proteger a sus pasajeros y hacerles avanzar velozmente sin que se llegase a crear la inevitable separación que previsiblemente se habría formado entre la oleada de choque y la llegada de la Infantería, mucho más lenta. No hay que creer, como muchas veces se ha oído decir, que el vehículo hubiera sido concebido desde el primer momento con fines de combate. Este error procede del hecho de que en vista de las excelentes pruebas operativas del SdKfz (como era denominado en abreviatura), la Wehrmacht empezó a aprovecharlo para los más variados fines dotándolo de los armamentos más dispares, desde armas automáticas a cañones y cohetes, utilizándolo en todos los frentes, siempre con excelentes resultados hasta los últimos días del conflicto.

Los orígenes de este semioruga se remontan a los estudios realizados en 1933 por una empresa de Bremen, para diseñar un transporte de tropas. El prototipo definitivo que pronto entraría en producción fue presentado por la empresa Hansa Lloyd en 1936, y aceptado con la denominación inicial de Hansa Lloyd KL 5. Esta serie fue luego sustituida por la 6, que había ya asumido la configuración característica y definitiva de este vehículo. Siguió en producción hasta 1944. Una vez establecida la fórmula óptima para la construcción del SdKfz el encargo fue hecho simultáneamente a varias empresas por motivos de eficacia productiva.

El vehículo estaba formado por un chasis sobre el que iba empernada una carrocería blindada capaz de proteger eficazmente a los transportados tanto del tiro de las armas ligeras como de los cascotes de granada. El perfil de la carrocería de planchas soldadas entre sí había sido especialmente cuidado de modo que presentara a los impactos el mayor número posible de superficies inclinadas para poder desviarlos fácilmente. En una de las versiones, que fue muy utilizada en todos los frentes, se soldaron a sus costados planchas adicionales sobre las que se aplicaban rampas de lanzamiento para cohetes de 280, 300 ó 320 milímetros, denominadas sWG o aparatos pesados de lanzamiento. El vehículo se llamó «Stuka Zum Fuss» por la precisión y el mortífero efecto devastador obtenido por las salvas de cohetes de gran calibre que caían sobre el objetivo con una dispersión notablemente reducida y una distancia máxima de 2.000 metros, lo cual le proporcionaba una notable efectividad.

Peso	7 t.	Autonomía	
Longitud	5,80 m.	en terreno variado	150 km.
Anchura	2,00 m.	Tripulación	2 + 12 viajeros
Altura	1,82 m.	Armamento	2 ametr. de 7,92
Luz libre	32 cm.	Municiones	2.010 × 7,92
Protección (coraza máxima)	14,5 mm.	Máx. trinchera superable	2 m.
Motor	Maybach HL 42 TKRM de 100 HP.	Máx. pendiente superable	24°
		Vado	50 cm.
Velocidad máxima	50 km/h.		
en carretera	300 km.		

Taylor, Maxwell

Este general americano nació en el estado de Missouri, al comienzo del siglo. Participó en importantes acciones a lo largo de la II Guerra Mundial. Mientras ocupaba el destino como segundo jefe de la división aerotransportada «Airborne», destinada en Sicilia, fue enviado en misión secreta a Roma, con el fin de ponerse en contacto con el gobierno de Badoglio y preparar la redacción del armisticio, y especialmente el desembarco, junto a Roma, de la 2.ª División «Airborne», operación que en el último momento quedó suspendida debido a las dudas italianas.

Al año siguiente el general Taylor participó en el desembarco en Normandía mandando la 101.ª División aerotransportada americana, combatiendo de forma especial durante la contraofensiva de las Ardenas y en el asedio de Bastogne (diciembre de 1944).

Después de la guerra dirigió la Academia de West Point y, a partir de 1949, jefe del sector americano de Berlín. En 1951 fue jefe del Estado Mayor del ejército y durante la guerra de Corea comandante del VIII Ejército entre 1953 y 1954. En este último año fue nombrado comandante en jefe de las tropas de las Naciones Unidas y de Estados Unidos en Extremo Oriente. En 1955 volvió a la patria para asumir la responsabilidad de jefe del Estado Mayor General del Ejército, cargo que conservó hasta 1959.

En 1962 fue nombrado presidente de la comisión de jefes de Estado Mayor americanos, y de 1964 a 1965 fue el embajador de Estados Unidos en Saigón en el primer dramático período de la guerra de Vietnam. Es autor de dos libros de memorias.

Arriba, el general Maxwell Taylor en compañía del general italiano Mario Roatta, en 1943. Abajo, paracaidistas de las tropas aliadas el día del desembarco de Normandía, en el que intervinieron las fuerzas de Maxwell.

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LAS ARMAS (33)

Jeep Willys

El ejército americano, en los años de la II Guerra Mundial, podía definirse como el ejército menos ortodoxo de todos, por lo menos con arreglo a los cánones europeos. La heterogeneidad en los medios disponibles y el singular sentido de la camaradería que con frecuencia parecía saltarse los límites de la gradación militar, creaban en este ejército un aura de interés, que era seguida de un cierto temor cuando se percataban del potencial industrial del país. En su marcha a través de Europa este ejército dio a conocer la goma de mascar y la coca-cola, pero no todos los productos americanos tenían un fin tan básicamente consumista.

Atendiendo a las necesidades militares, la industria mecánica había producido un pequeño vehículo todo uso que se llamó General Purpose, que pronto se convirtió en el símbolo universalmente conocido de este ejército moderno. Por la pronunciación de las iniciales GP el coche pronto se llamó familiarmente «Jeep». Se trataba de un vehículo todo terreno con todas las ruedas motrices y algo más de 1.000 kilos de peso. El motor de cuatro cilindros en línea y de gasolina lograba con 2.199 c.c. una potencia máxima de 54 HP, y era capaz de superar pendientes del 60 por 100. Su forma cuadrada, una vez que el parabrisas se abatía hacia adelante, le daba el aspecto de una caja sobre ruedas. Tenía cuatro marchas, tres de ellas hacia adelante. La marcha atrás estaba dotada de bloque de reducción.

Privado de blindaje, el jeep fue aprovechado utilizando en pleno sus principales dotes de agilidad, velocidad y autonomía.

De este modo sirvió sucesivamente como vehículo de reconocimiento de transporte, como ambulancia, puesto volante de mando y en versiones especialmente adaptadas, como elemento antiaéreo o antitanque, dando excelente resultado en todos los frentes desde el desierto hasta Rusia, pasando por el Pacífico.

El jeep fue producido principalmente por la Willys Overland Motors Co a partir de diciembre de 1941, y al final de la guerra habían sido construidas más de 640.000 unidades. La vida del jeep no terminó con la guerra. Una vez terminada ésta se utilizó como medio habitual de transporte apto para todo terreno.

Longitud	3,36 m.	Vel. máx.	105 km/h.
Anchura	1,58 m.	Autonomía en carretera	483 km.
Altura	1,77 m. (con capota)	Máx. pendiente superable	60°
Peso	1.377 kg.	Vado	45 cm.
Motor	4 cil. en línea; 2.199 c.c. con 54 HP.		

Timoshenko, Semen

Como la mayoría de los mariscales soviéticos de su generación Semen Timoshenko combatió en la Primera Guerra Mundial como soldado de Caballería y participó en la Revolución Soviética y luego en la Guerra Civil al mando de un Regimiento de la Guardia Roja.

El 1935 fue segundo comandante de las tropas de Bielorrusia y se manifestó como uno de los mayores refuerzos de la Artillería Soviética. Después de haber tenido el cargo de comandante de la guarnición de Kiev, en 1937, fue nombrado responsable de la zona militar del norte del Cáucaso. En 1939 entró en el Comité Central del Partido Comunista Soviético y en el Soviet Supremo. Aquel mismo año luchó en la guerra contra Finlandia y fue comandante supremo en Polonia.

Al año siguiente, en 1940, fue ascendido a mariscal y se le nombró Comisario del Pueblo para la Defensa. Al producirse el ataque alemán a Rusia, fue responsable del frente central y tuvo que sufrir repetidas derrotas por parte de las tropas nazis mandadas por Von Bock (en junio y julio de 1941 fue vencido en Minsk y Bialistok), pero logró detener el avance hacia Moscú. En 1942 sufrió otras importantes derrotas en el frente de Jarkov, con lo que fue reclamado por el Estado Mayor General.

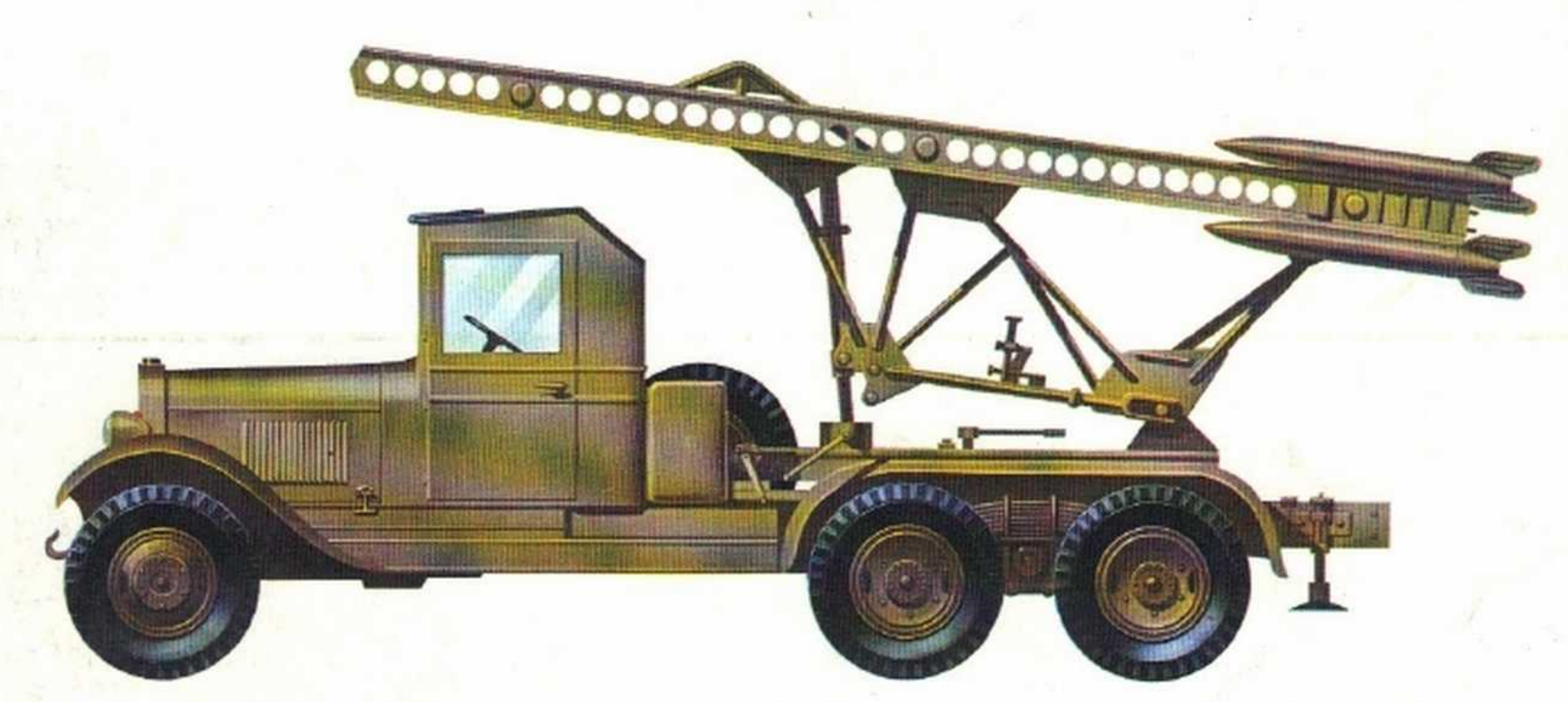
En la última fase de la guerra estuvo al mando del Segundo y Tercer Sector ucranianos, colaborando con Malinovski y Tolbukin en la reconquista de Ucrania y la liberación de Rumania y Hungría.

En la inmediata postguerra fue enviado a China, donde estuvo dos años organizando las tropas comunistas de Mao Tse-Tung. Después fue durante todo un quinquenio comandante de la región militar de Minsk.

Abajo: Timoshenko habla a los oficiales de la guarnición de Kiev.

Bajo estas líneas: «Avance soviético en la marcha de liberación de la URSS».

BM-13 «KATIUSKA»



En marzo de 1928, a consecuencia de estudios llevados a cabo por V. Artoniev y N. Tikomirov, fue producido por los Laboratorios Dinámica del Gas de Leningrado un proyectil-cohete de 82 mm. de diámetro, con estabilidad de trayectoria más que satisfactoria, y con un alcance de 5 a 6 km. Estos resultados positivos hicieron intensificar los esfuerzos de los distintos grupos de estudio que investigaban la propulsión a cohete, y en 1934 se decidió unificar las investigaciones bajo la dirección del ingeniero Petropavlosky, a cuya muerte le sucederá el ingeniero Kostikov. Finalmente, en 1938, guiándose por experiencias anteriores, se construyen armazones definidos inicialmente como «lanzaminas propulsadas a reacción», de las que derivarían las BM (iniciales de las palabras Boeivaia Mashina, máquina de combate). La sigla iba seguida por un número que indicaba el modelo del arma.

Sustancialmente, la BM, que será llamada familiarmente «Katiuska» por los soldados rusos consistía en una rampa de vías múltiples (de número variable según el tipo) montada sobre la caja de un camión. Las vías servían de guía para cierto número de proyectiles-cohete de combustible sólido capaces de seguir trayectorias de alcance 4 a 8 km.

El camión, generalmente ZIS para la BM-8 y la BM-13 y GAZ para la BM-31, eran de tres ejes, con la cabina de dirección ligeramente blindada y protegida por algunas planchas acorazadas abatidas sobre el techo, que se colocaba sobre el parabrisas antes de hacer fuego. Al final de la guerra se usaron también rampas montadas sobre tractores de artillería ZIS o en carros ligeros T-60 y T-70.

Las BM se emplearon como piezas de artillería de campaña de medio calibre, especialmente cuando era necesario lograr un fuerte fuego de saturación. Estas armas, además de su capacidad destructiva ejercían un notable efecto psicológico y moral en las filas enemigas, que en pocos segundos y sin preverlo, veían venirles encima centenares de cohetes ululantes, algunos de los cuales llevaban hasta 20 kg. de explosivos. Durante la guerra, también los americanos y alemanes utilizarán armas propulsadas por cohete. Incluso hoy día, a tantos años de distancia la Unión Soviética y países del bloque oriental tienen en equipo vehículos motorizados lanzamisiles, herederos de aquellos ingenios tan rudimentarios como eficaces que el 15 de julio de 1941 se hicieron oír por primera vez en el campo de batalla.

Camión	ZIS-6 de 3 ejes	Calibre	132 mm.
Peso	7,2 t.	Peso del proyectil	42,5 kg.
Longitud	6 m.	Peso de la carga	20 kg.
Anchura	2,80 m.	Alcance	Unos 8 km.
Altura	2,30 m.	Encendido del proyectil	eléctrico
Número de rampas	8 dobles	Tiempo de carga	7-10 min.
Número de proyectiles	16	Duración de la salva	10 seg.

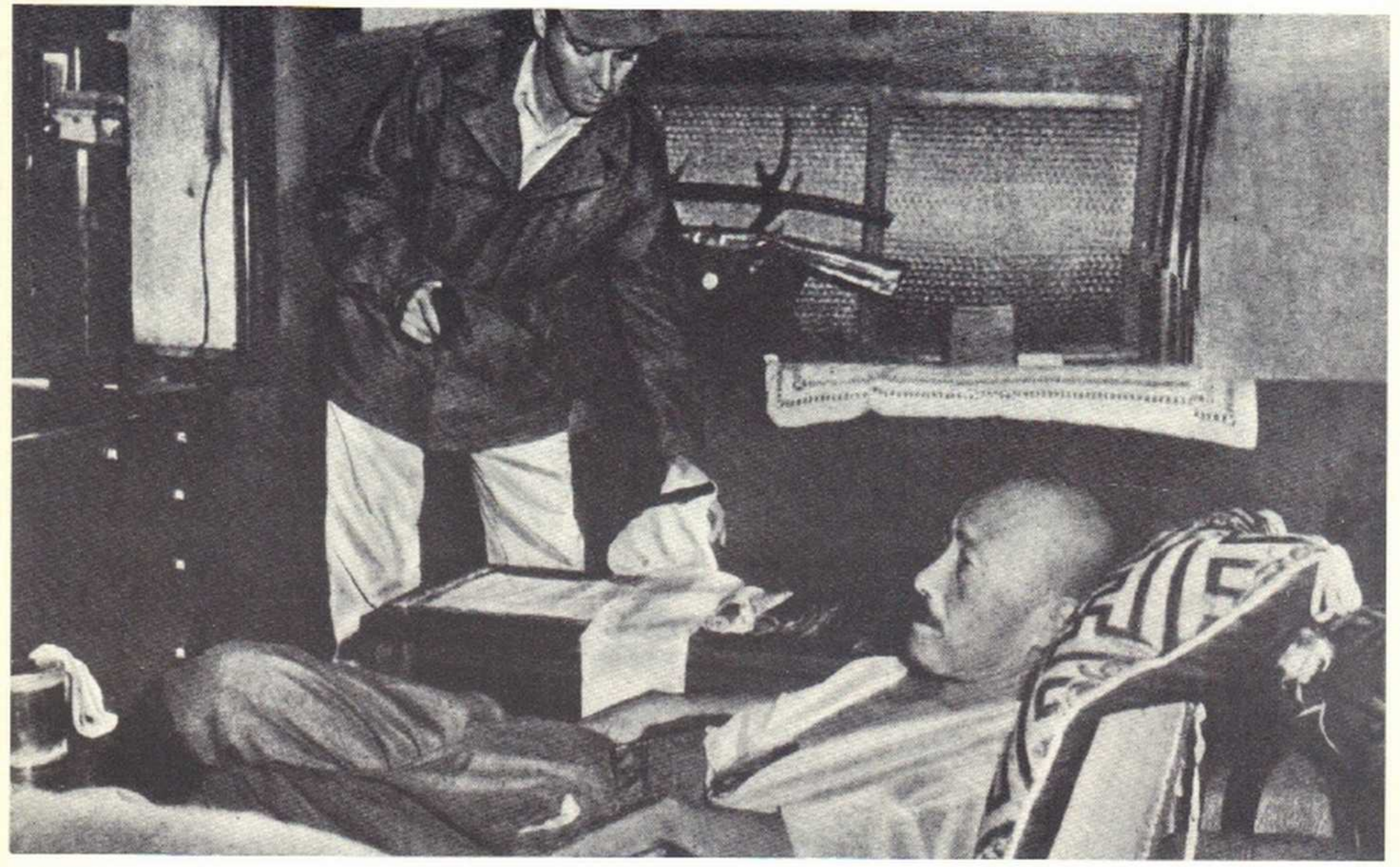
Tojo, Hideki

El general Tojo, primer ministro de Japón durante la Segunda Guerra Mundial, nació en Tokio el 30 de diciembre de 1884, en el seno de una familia de acendrada tradición militar. Después de obtener su graduación en la Academia Militar Imperial de Tokio y en la Escuela del Alto Estado Mayor fue destinado a Alemania, en 1919, como agregado militar en la embajada de Japón en Berlín. Pronto adquirió notable prestigio como experto administrador extraordinariamente atento a la disciplina jerárquica, y se le apreció por sus positivos puntos de vista y sus modales taciturnos.

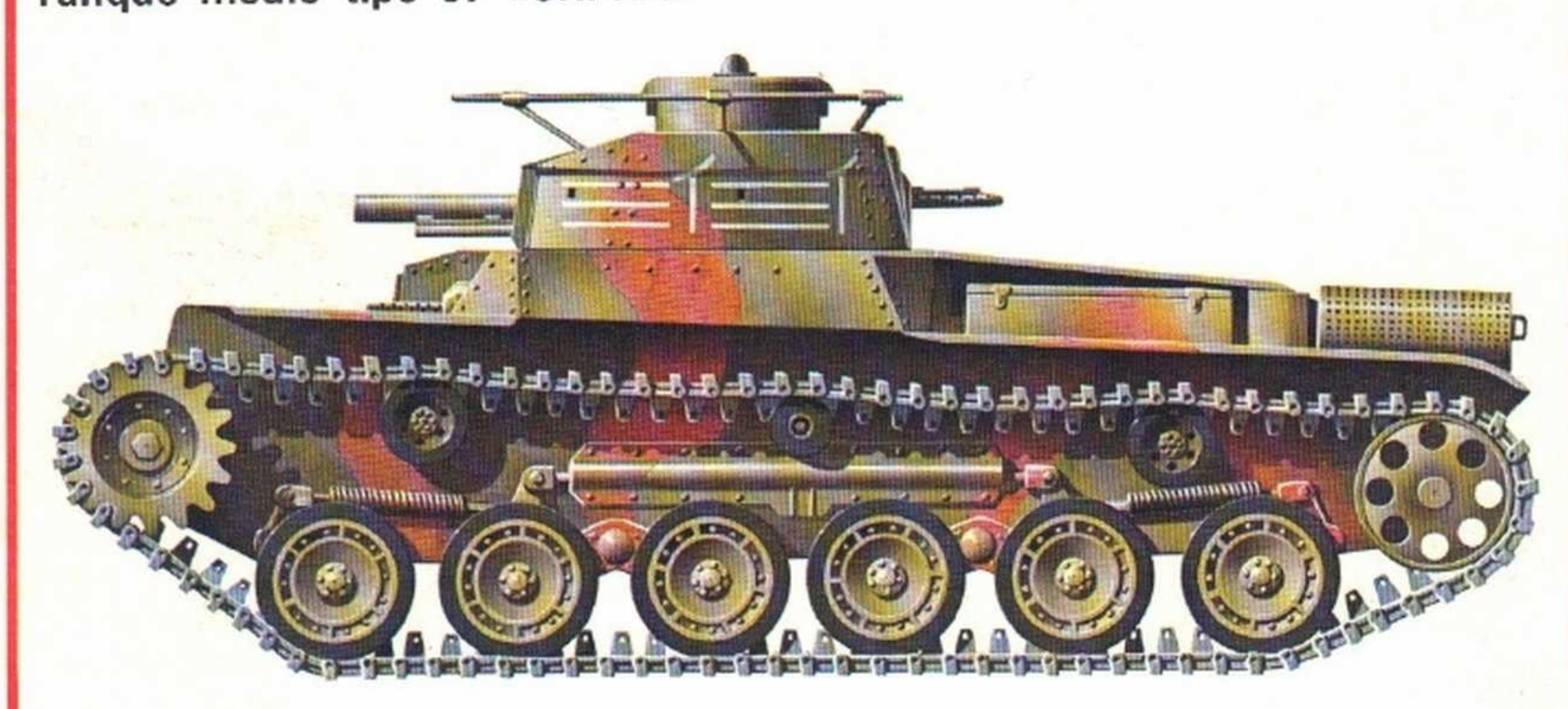
En 1937 consiguió la influente posición de jefe de Estado Mayor del poderoso Ejército de Kwantung en Manchuria. Después de ser nombrado viceministro de la Guerra en el Primer Gabinete del Príncipe Konoe (1938-1939) y de obtener altos puestos en los servicios del Ejército del Aire, se le designó ministro de la Guerra en el Segundo y Tercer Gobierno Konoe (1940-1941). El 16 de octubre de 1941 llega a Primer Ministro y continúa como ministro de la Guerra.

La política de Tojo se orientó con determinación a extender el poderío japonés en Asia y en el Pacífico. Como jefe supremo de los esfuerzos bélicos de su país, después del ataque a la base norteamericana de Pearl Harbor el 7 de diciembre de 1941, se dedicó en cuerpo y alma al establecimiento de un «Nuevo Orden en Asia». Al principio y bajo su dirección se obtuvieron aplastantes victorias a través de todo el Sudeste Asiático y en el Pacífico. Sin embargo, cuando las Fuerzas japonesas Terrestres y Marítimas no fueron capaces de mantener sus posiciones frente a la contraofensiva Aliada, y especialmente cuando se perdieron las Islas Marianas en 1944, se responsabilizó a Tojo totalmente de la derrota y se le obligó a dimitir.

Poco después de la rendición de Japón en agosto de 1945 fue arrestado como criminal de guerra, y después de un intento de suicidio frustrado, llevado ante el Tribunal Internacional Militar para el Lejano Oriente, encontrado culpable y colgado el 23 de diciembre de 1948. Después de su muerte en la horca que se ejecutó junto a la de otros seis condenados, y de la posterior cremación, sus cenizas salieron hacia un destino secreto, y los periódicos publicaron una poesía dictada por Tojo antes de morir: «Adiós a todos, hoy atravesaré/las montañas terrenas, y/gozosamente entraré/en los campos de Buda.»



Tanque medio tipo 97 «CHI-HA»



Hacia la primera mitad de la década de los treinta, la situación de las fuerzas acorazadas del Ejército Imperial japonés no podía decirse que se hallase aún estabilizada. Las dos armas que componían las Fuerzas Armadas —la Marina y el Ejército— estaban muy distanciadas y eran rivales. Cada una de ellas tenía su propia infantería, aviación, artillería y tropas acorazadas, además naturalmente de las naves que como es natural eran dotación exclusiva de la Marina.

La situación de las fuerzas acorazadas se resentía de este estado de cosas: la mayor parte de los tanques eran de un modelo anticuado (muchos eran modelos europeos que se remontaban a la Gran Guerra). Otros como el «CHI-RO», eran típicos modelos de transición, sobre los que no se podía renovar el armamento, tal como quería el Estado Mayor Japonés. Por este motivo se juzgó conveniente solicitar a la industria un nuevo tanque, pero también sobre este punto las altas esferas militares estuvieron en desacuerdo. Una parte de los responsables se declaró a favor de un buen carro, ligero, pero económico y de rápida construcción. Otra parte prefería en cambio un carro pesado y, aunque más costoso, de una fórmula que pudiese ser válida para un gran período de tiempo. Los talleres de la Mitusbishi y los del Arsenal de Osaka decidieron construir dos modelos. Los carros fueron presentados en 1937 y durante las pruebas ambos obtuvieron muy buenos resultados, lo cual volvió a levantar la polémica, que sin embargo cesó rápidamente en el mes de julio, con el comienzo de las hostilidades contra China. Por último se prefirió el modelo más pesado que fue denominado tipo 97 (por el año 2597, según el calendario japonés) CHI-HA.

Se trataba de un buen tanque de combate construido con planchas de acero remachadas entre sí y como otros muchos tanques japoneses disponía de una suspensión que le proporcionaba gran facilidad de avance todo terreno.

Su motor, un Mitsubishi tipo Diesel, refrigerado por aire, con doce cilindros en V, le permitía alcanzar una velocidad máxima de 38 km/h. El armamento principal se hallaba alojado en su torreta asimétrica, dispuesta sobre el lado derecho del carro, y consistía en un cañón de 57 mm. corto. Este era el principal defecto del CHI-HA: la escasa velocidad del proyectil y, por tanto el bajo poder de perforación disminuían su eficacia.

Año	1937	Velocidad máx.	38 km/h.
Peso	15 t.	Autonomía	210 km.
Longitud	5,516 m.	Tripulación	4
Anchura	2,33 m.	Armamento	1 cañón de 57 mm. + 2 ametr. de 7,7
Altura	2,23 m.		
Luz libre	40 cm.	Munición	114 de 57 + 4.035 de 7,7
Protección (blindaje máx.)	33 mm.		
Motor	Mitsubishi de 12 cil. en V de 170 HP.	Trinchera máx. superable	2,5 m.
		Pendiente máx. superable	90 cm.
		Vado	1 m.

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LOS GENERALES (36)

Vlassov, Andrei

El 12 de agosto de 1946 Radio Moscú difundía un comunicado en el que daba a conocer la condena y ejecución de una serie de encausados por actividades de espionaje y terrorismo contra la URSS. Encabezaba la lista el general soviético de cuarenta y cinco años Andrei Vlassov, que en el verano de 1942 fue capturado por los alemanes, a cuyas filas se pasó reuniendo en torno suyo un pequeño ejército de ex prisioneros de guerra rusos, con la esperanza de poder derrotar a Stalin y al bolchevismo con ayuda de Hitler, dictador de la Alemania nazi.

Vlassov, de origen campesino muy modesto, ingresó como soldado raso en las filas del ejército zarista, en 1917, después de haber sido obligado a abandonar la carrera eclesiástica que había iniciado cuatro años antes. En 1919 entra en el Ejército Rojo, y a partir de ahí su prestigio va en aumento hasta el punto de que las tremendas «purgas» de 1936-1938 apenas le rozan. En 1939 le es confiado el mando de la 99ª División. En el momento de la invasión nazi (junio de 1941), Stalin le envía urgentemente al frente de Ucrania, el más amenazado por la penetración alemana, hacia el Este.

En julio de 1942 Vlassov, que ha sido capturado por los alemanes, se convierte en el prisionero de guerra número 16.901 del campo de concentración de Vinnitza, y sin que Hitler ni Himmler tengan conocimiento de ello inicia conversaciones con representantes de la Wermacht sobre los trece puntos de un programa de «liberación» de Rusia, pacto de amistad eterno con Alemania, libertad a los países bálticos, un plan plurianual de intercambio económico y una nueva Constitución. Su proclama extraordinaria del 10 de septiembre de 1942 dice: «Hoy soy el prisionero de guerra número 16.901... La camarilla de Stalin ha arruinado el país con el tema de los koljozes... Debemos combatir el régimen de Stalin con todas nuestras fuerzas.» Las adhesiones llegan inmediatamente y, en diciembre, el general funda en Esmolensko el «Comité de Liberación de la Patria».

Vlassov quiere liberar Rusia tanto de Stalin como de los mismos ocupantes alemanes, cosa que éstos no están dispuestos a consentir. Himmler y Rossenberg informan a Hitler de las actividades del general soviético: «¡Ese ruso impertinente —dice— ¿acaso ya se ve señor y autócrata de una Rusia independiente?» Vlassov tiene que volver al campo de concentración. Con ocasión del desembarco de Normandía y el atentado contra Hitler el «ejército de liberación de Rusia» sale del olvido y Himmler decide, a regañadientes, recibir a Vlassov como igual y acceder de palabra a sus peticiones: creación de 25 divisiones entre ex prisioneros de guerra soviéticos y alemanes. Se reúnen 825.000 hombres, de los que sólo el 5 por 100 llega a poder recibir entrenamiento. En cualquier caso, el desarrollo de los acontecimientos conduce a esta formación al desastre, hasta que según los informes oficiales, el 15 de mayo de 1945, Vlassov y su Estado Mayor se rinden a una patrulla americana en la zona de Schlüsselburg, y el 17 son entregados a las autoridades militares soviéticas y llevados con sus soldados a un trágico destino.

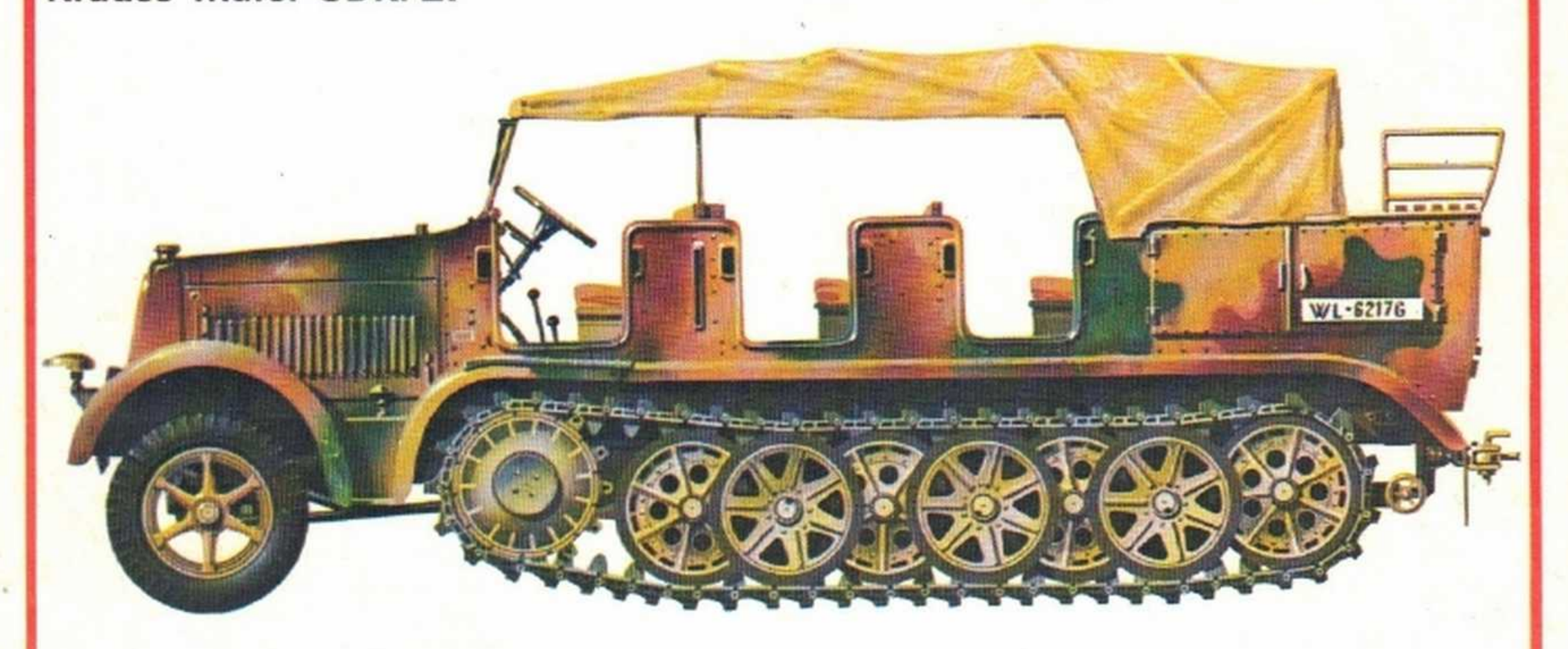
Arriba: El general Andrei Vlassov habla a sus oficiales.

Derecha: Vlassov (a la izquierda), hablando con Goebbels (a la derecha). Junto a Vlassov está otro alto jefe ruso perteneciente al ROA, ejército ruso de liberación.

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LAS ARMAS (36)

Cañón de 8,8 cm. Flak 36/37
Krauss Mafei SDKFZ7



Los orígenes del cañón de 88 mm. se remontan hasta la Primera Guerra Mundial, cuando el Estado Mayor alemán, cada vez más preocupado por la creciente actividad aérea adversaria, decidió poner en estudio un tipo de cañón para uso específicamente antiaéreo. Los investigadores decidieron que el mejor calibre para semejante objetivo era el 88. Se construyó el primer modelo de 88 mm. de la historia, que dio muy buenos resultados, pero ya la guerra estaba perdida, y el arma acabó en el olvido. Sin embargo, en los años anteriores al rearme muchos técnicos alemanes desarrollaron experimentos en empresas extranjeras, bajo una conveniente cobertura, con el fin de probar los prototipos de lo que serían luego las potentes armas de la resurgida Wehrmacht.

De este modo nació, en los talleres Bofors de Suecia, el nuevo cañón antiaéreo modelo 18 de 8,8 cm.), cuyo bautismo de fuego fue en la guerra de España, donde se le apreciaron ciertas deficiencias, por lo que se proyectó dotarlo de las necesarias modificaciones, y del viejo Flak 18 nació modificado el Flak 36/37, que se haría famoso en los campos de batalla como terror de los carros blindados.

De este modelo derivaron los tipos 41, 43 y 41/43.

El tipo más conocido fue el 36/37 y tuvo su origen en las arenas de Cirenaica, donde hizo estragos entre los blindados aliados y conquistó la merecida fama que lo acompañara en toda la contienda.

La tripulación estaba compuesta por doce hombres, pero en caso necesario podía reducirse a seis. El ritmo de tiro era de 15 a 20 disparos por minuto, que podían tener un alcance máximo de 10.600 m. en tiro antiaéreo, y de 14.680 en tiro terrestre. Naturalmente, en tiro contra tanques el alcance era menor.

La pieza podía ser puesta rápidamente en batería, pero en caso de necesidad podía abrir fuego mientras estaba subida en el carretón de remolque. La tripulación iba en un gran tractor para artillería que durante la guerra permaneció siempre unido al 88, y que llegó a ser tan conocido como el cañón. Se trataba del SdKfz 7, un semioruga de tren de rodamiento con ruedas desviadas capaz de arrastrar con facilidad las 7 toneladas del cañón con su carretón más 1.300 kg. de carga.

Krauss Maffei m11 SdKfz 7	
Longitud	6,85 m.
Anchura	2.40 m.
Altura	2,76 m.
Luz libre	40 cm.
Peso en vacío	9.750 kg.
Peso a plena carga	11.550 kg.
Vel. máx. en carretera	50 km/h.
Tripulación	12
Máx. trinchera superable	180 cm.
Máx. pendiente superable	24°(a) 12°(b)
Autonomía	300 km.(a) 100(b)
Motor	Maybach HL62 TUK a gasolina de 140 HP

8,8 cm. FLAK 36/37	
Longitud con el carretón	7,77 m.
Anchura con el carretón	2,31 m.
Altura con el carretón	2,40 m.
Longitud de la pieza en fuego	5,79 m.
Anchura de la pieza en fuego	5,14 m.
Altura de la pieza en fuego	2,10 m.
Peso en afuste de campaña	unos 6.000 kg.
Angulo horizontal	360°
Angulo vertical	−3°/+90°
Cierre	de cuña horizontal
Longitud en calibres	56
Calibre	88 mm.

(a) Sin remolque. (b) Con remolque.

Voroshilov, Kliment

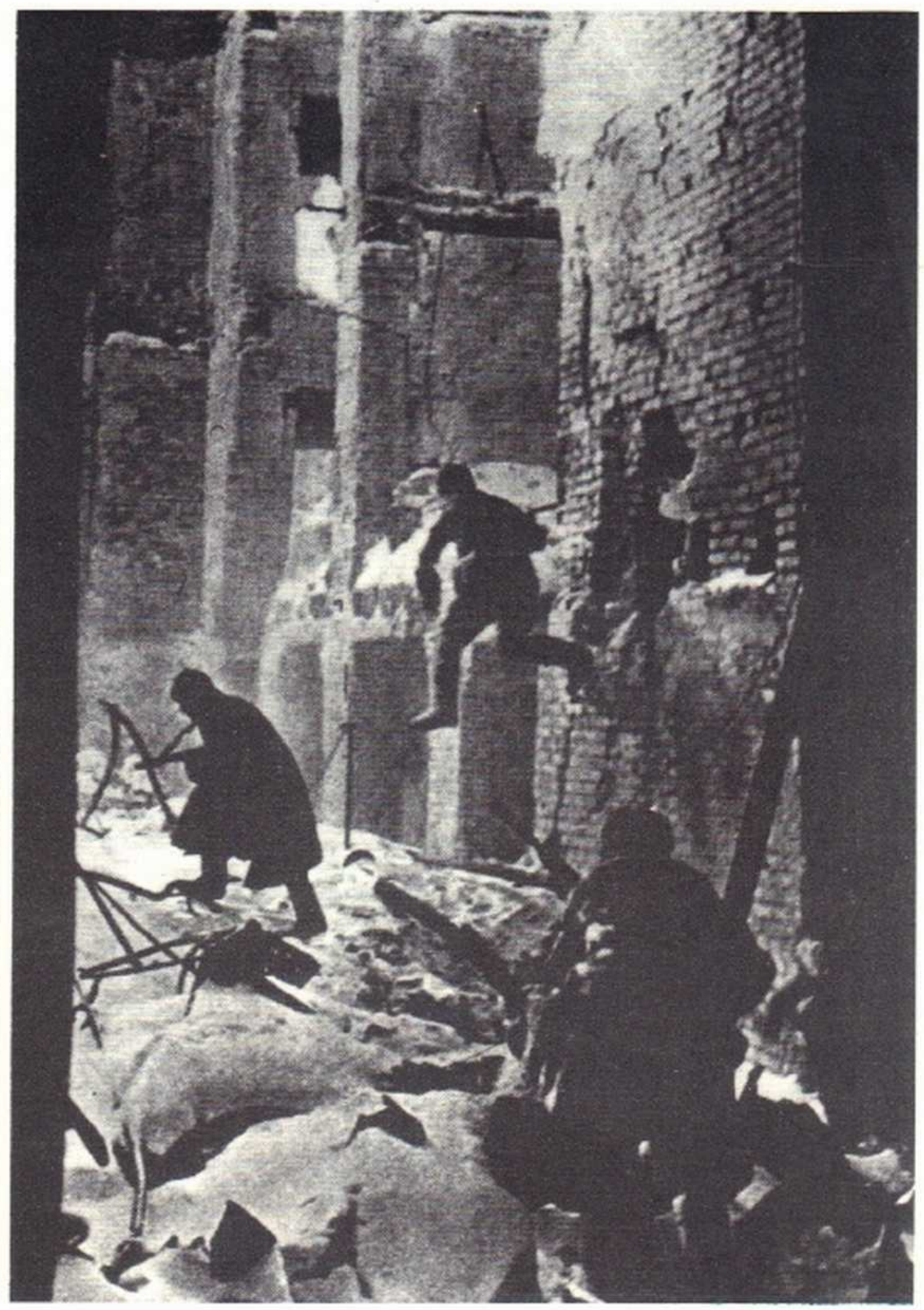
La carrera militar de este mariscal soviético está íntimamente ligada a la política. Nacido en Verny, Ucrania, en 1881, desde muy joven se dedicó a actividades políticas clandestinas, por lo que repetidas veces fue detenido y confinado. Participó en la revolución soviética distinguiéndose en el mando del Comité de Defensa de Petrogrado, y en 1918 en la defensa de la futura Stalingrado, al mando del V Ejército.

En 1921, convertido en estrecho colaborador de Stalin, entró a formar parte del Comité General del Partido Comunista, y luego fue comandante militar de la región de Moscú, miembro del Politburó a partir de 1925, Comisario del Pueblo para la Defensa y los Asuntos Navales. Conservó este cargo hasta 1940, y durante la crisis de agosto de 1939 recibió a la misión militar anglofrancesa que trató en vano de formar una alianza antialemana.

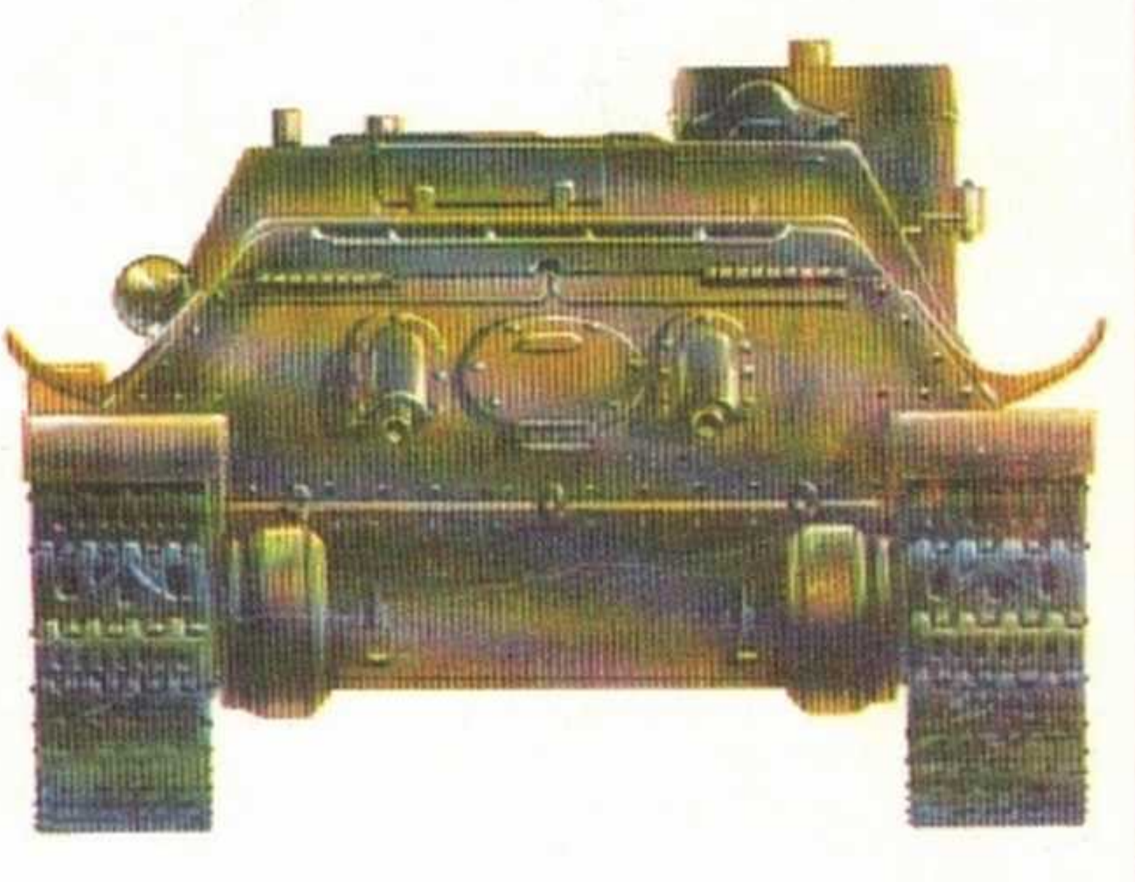
El Pacto Molotov-Ribbentrop, del 24 de agosto de 1939, puso fin a la política de la vía doble seguida por la URSS. Stalin había escogido a Hitler. En mayo de 1940, Voroshilov llegó a presidente del Comité de Defensa, y al comienzo de la agresión nazi a la Unión Soviética (22 de junio de 1941) fue nombrado jefe del sector septentrional que comprendía las zonas del norte y del mar Báltico. Pero en este cargo no obtuvo buenos resultados, ya que no logró detener el avance alemán hacia Stalingrado, rodeada a fines de agosto, con lo que tuvo que ser sustituido por Zukov.

Después de haber sido dedicado al entrenamiento de las tropas fue designado jefe de las fuerzas soviéticas en el Extremo Oriente. Acompañó a Stalin a la conferencia de Teherán y en 1945 firmó el armisticio con Hungría. Fue después presidente de la Comisión de Control en Budapest y en 1953 fue nombrado presidente del Presidium del Soviet Supremo, cargo que conservó hasta 1960.

A la izquierda, abajo: El mariscal Kliment Voroshilov, preside la parada del 1 de mayo de 1937. Bajo estas líneas: Una escena de la batalla de Stalingrado, en cuya defensa Voroshilov fracasó.



Cañón medio autopropulsado SU-100



En 1944 el cañón autopropulsado SU-100 fue puesto al servicio del ejército soviético y en la actualidad es utilizado por la mayor parte de los países del Este. Cuando se aplicó el cañón de 85 mm. al tanque medio T-34 para formar el T 34/85 se hizo necesario aumentar la potencia de fuego del cañón medio autopropulsado montado en ese chasis. El SU-85 no podía ser considerado durante más tiempo como un vehículo de apoyo efectivo para el tanque medio.

En 1944 los soviéticos empezaron a sustituir el SU-85 por el nuevo cañón autopropulsado más potente SU-100, que era muy parecido a su precedente, aunque llevaba el cañón de 100 mm., modelo 1944 (D-10S) proyectado por el equipo que estaba al mando del general F. F. Petrov.

El SU-100 comenzó a producirse en septiembre de 1944. Al final del año se habían entregado cerca de 500 ejemplares a las unidades del ejército rojo, y al final de la guerra se habían producido 1.800. El SU-100 se probó como un medio acorazado muy efectivo para destruir los tanques pesados alemanes, así como los tanques destructores del tipo de los Panther, Tiger, Ferdinand, Jagdpanther y Jagdtiger. Tuvo un papel muy importante durante la fase final de la II Guerra Mundial. El cañón de 100 m. de este vehículo se adaptó desde el cañón de naval de doble objetivo 100/56 de alta velocidad.

Como en el SU-85 el cañón iba montado en la parte frontal de una superestructura fija acorazada con un periscopio de cañón de tanque. De forma distinta al tanque T-34 en el que se basaba el SU-100, su conductor estaba separado de los otros miembros de la tripulación por una plancha acorazada, de tal modo que se requería un sistema de comunicación interna. No existía armamento secundario como en el caso del SU-85.

El SU-100 se distinguía de su predecesor por algunas características de su forma externa. La cúpula circular estaba a la derecha de la superestructura superior, y llegó a constituir el soporte normalizado para las divisiones acorazadas y mecanizadas hasta su reorganización en 1957, cuando se sustituyó por el ISU-122 basado en el chasis del tanque pesado IS.

Después de la guerra, sin sus cañones, tanto el SU-85 como el SU-100 se emplearon como vehículos acorazados de mando y de rescate. En total, llegaron a construirse 750 unidades.

Tripulación	4 hombres
Peso	31.600 kg.
Anchura	3 m.
Altura	2,25 m.
Longitud	9,45 m.
Coraza	Entre 20 y 54 mm.
Armamento	Un cañón de 100 mm., modelo 1944; dos ametralladoras de 7,62 mm.
Velocidad en carretera	48 km/h.
Autonomía	320 km.
Franqueo de obstáculo vertical	0,64 m.
Franqueo de zanja	3 m.
Pendiente	30°

Zukov, Georgy

Cuando comienza la Primera Guerra Mundial, Zukov tenía dieciocho años y el suficiente valor como para alistarse voluntario en un regimiento de Caballería que al estallar la revolución sería llamado al mantenimiento del orden. Sin embargo, Zukov junto a todos sus compañeros se sublevan y en la inmediatamente posterior organización política es nombrado delegado del soviet regimental, dando comienzo de esta manera a una carrera de brillante trayectoria que queda interrumpida voluntariamente por motivos de estudio, reanudándose al cabo de pocos años.

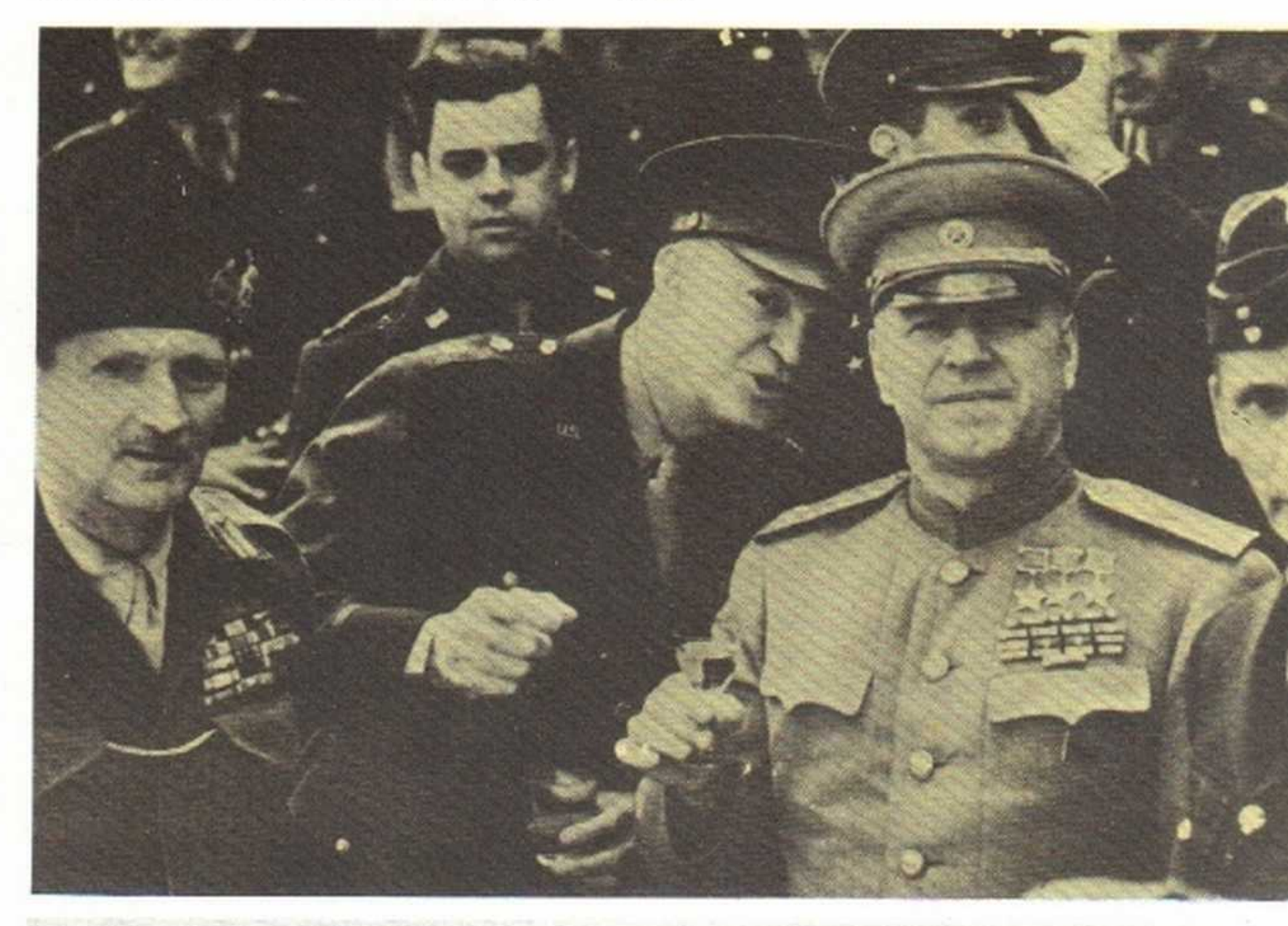
En 1935 vuelve al servicio activo y en 1938 es segundo jefe de todas las fuerzas armadas de Bielorrusia. Algunos años después, en 1941, cuando los alemanes comienzan la «Operación Barbarroja», Georgy Zukov es el jefe del Estado Mayor General. Ante la ofensiva alemana pocos son los generales soviéticos capaces de no perder la cabeza, y uno de ellos es Zukov, que se convierte en el hábil reorganizador de las tropas, en el estratega de los primeros contraataques. Consigue su primer éxito en Esmolensko, donde los alemanes perdieron 250.000 hombres y la ocasión de llegar a Moscú antes del invierno. Al año siguiente sustituye a Tiomoshenko en la defensa de Moscú, y después, Stalin le encarga asumir el mando del sector de Leningrado. Una vez roto el cerco de la ciudad, el recién mariscal Zukov fue protagonista de la acción de Kursk que cambiaría el curso de la contienda. Allí los alemanes perdieron miles de carros y medio millón de hombres. Desde entonces para Zukov sólo hay una continua serie de contiendas, de tal modo que cuando Stalin proyecta el avance final hacia Berlín le confía esta importante misión.

A finales de noviembre de 1944 está preparado el plan de ataque.

En el frente que defiende Berlín, Hitler concentra un millón de hombres y tiene otros 200.000 de reserva para la batalla dentro de la capital. Son hombres sin armas y con la moral destrozada. En cualquier caso la «Operación Berlín» comienza el 16 de abril de 1945, y el 30 del mismo mes la bandera roja flamea sobre el Reichstag.

Para Zukov es la hora del triunfo. Proclamado «héroe de la Unión Soviética» y nombrado Alto Comisario soviético en Alemania, el joven mariscal se hace famoso en todo el mundo. Sin embargo, cuando Stalin siente que su gloria queda empeñada por la de Zukov es alejado de Moscú y relegado a un cargo sin importancia en una alejada ciudad de los Urales. A la muerte del dictador, en 1953, es nombrado ministro de Defensa de la URSS. Cuatro años más tarde Krushev le quita el mando bajo la acusación de querer sustraer el control del Ejército al del Partido, aunque después de la dimisión forzosa de Krushev, en 1966, es condecorado con la orden de Lenin. En 1969 se publica su libro de recuerdos bajo el título «Memorias y batallas». En 1974 muere en Moscú a la edad de ochenta años.

Abajo: A la derecha, Zukov durante las maniobras de 1939.
Bajo estas líneas: Zukov (en el centro) brinda por el fin de la guerra y la victoria con Eisenhower y Montgomery (a la derecha de Ike). La bravura e inteligencia no darán a Zukov la gratitud de Stalin, que por celos le relegará a cargos de segundo orden.



PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

T-34/76D

En los combates acaecidos en Rusia entre junio y julio de 1941 las tripulaciones de los tanques de la Wehrmacht se vieron obstaculizadas en su arrollador avance por un tanque de nuevo tipo contra el cual las armas normales eran absolutamente impotentes. Bajo y de silueta aplastada tenía grandes ruedas motrices características de los tanques con suspensión tipo «Christie» que los soviéticos habían utilizado ya en el BT-7. Tenían una coraza extraordinariamente sólida y una notable potencia de fuego. Ninguno de los carros alemanes, en servicio, en aquella época, podía competir con el recién llegado. Por este motivo los generales alemanes presionaron para que se acelerara al máximo la producción de los Tiger y los Panther, auténticas maravillas de la técnica. Sin embargo, hasta diciembre de 1942 no les fue posible disponer de ellos.

Si las «purgas» de Stalin no hubieran cortado las alas (y sobre todo el cerebro) a las fuerzas armadas soviéticas, probablemente ya en este punto la guerra habría tomado otro aspecto. Sin embargo, los nuevos tanques T-34, empleados en pequeños grupos, en un vano intento de detener la maquinaria bélica alemana, no pudieron hacer más que luchar retirándose lo más lentamente posible.

Muchos T-34 capturados durante el avance fueron muy provechosamente utilizados en combate por los elemanes que demostraron apreciar las dotes de este basto pero eficientísimo tanque. En cualquier caso, los primeros ejemplares salidos de las fábricas de locomotoras de Jarkov deberían haber sido empleados en Finlandia, pero la guerra terminó antes de que llegaran al frente. Por este motivo fueron enviados a los centros de instrucción de las tripulaciones de tanques, aunque su existencia se mantuvo en secreto, como prueba la sorpresa de los alemanes generalmente muy bien informados sobre las armas de sus adversarios.

El casco de láminas soldadas, de superficie muy pulida tendía a despedir los proyectiles que le llegaban o a resistir su impacto. El T-34 tenía un motor de 12 cilindros en V Diesel, y la mayoría de los elementos del tanque, según las normas de unificación de Ejército Rojo eran intercambiables con las del primitivo KV. Su autonomía permitía que fuera utilizado de forma razonable. El T-34 entró en servicio antes del comienzo de la guerra y combatió eficazmente durante todo el conflicto.

Tipo	T 34-D	Autonomía	
Año	1942	en carretera	290 km.
Peso	31 t.	en terreno vario	201 km.
Longitud	6,59 m.	Tripulación	4
Anchura	2,98 m.	Armamento	1 × 76,2 + 2 ametr. DT29 de 7,62
Altura	2,65 m.		
Luz libre	31 cm.	Municiones	77 × 76,2
Protección (cor. máx.)	70 mm.		2.394 × 7,62
Motor	V-2-34 Diesel de 500 HP.	Máx. trinchera superable	2,50 m.
Velocidad máxima		Máx. escalón superable	71 cm.
en carretera	50 km/h.	Máx. pend. superable	30°
en terreno vario	40 km/h.	Vado	131 cm.

Clark, Mark Wayne

El nombre del general Clark está íntimamente ligado a la campaña que desde 1943 a 1945 liberó a Italia de las tropas nazis. El fue uno de los principales protagonistas del ascenso aliado por la península itálica, desde Salerno a Trieste. Había nacido en las proximidades de Nueva York en 1896, y apenas tuvo la edad reglamentaria ingresó en la Academia Militar de West Point de la que salió en 1916 con el grado de subteniente. En la I Guerra Mundial combatió en el frente francés donde se distinguió por su valor e inteligencia.

Después de la guerra siguió la carrera militar, ascendiendo con normalidad por la escala jerárquica. Al estallar la II Guerra Mundial, Clark fue llamado al Pentágono, cuando todavía Estados Unidos era ajeno al conflicto, para colaborar en la preparación del ejército. Inmediatamente después de la intervención americana, el general Eisenhower le llamó en previsión del desembarco del norte de Africa, y para preparar el ataque al sur de Europa. En la primavera de 1942, Clark realizó un viaje secreto a Argelia, ocupada por los franceses de Vichy, y tuvo una serie de contactos con miembros de la resistencia, con los que acordó la colaboración con vistas al desembarco americano.

El 8 de noviembre de 1942 desembarcó el cuerpo expedicionario norteamericano al mando del general Eisenhower en las costas norteafricanas. En aquella ocasión Clark mandaba un cuerpo de ejército. Eisenhower recurre de nuevo a él, a fines de diciembre, para la delicada operación política del acuerdo con los franceses de Darlan, y en reconocimiento de su habilidad político-militar le nombra general poniendo bajo su mando el V Ejército contra italianos y alemanes en la última batalla de Túnez.

Poco después, cuando las tropas aliadas desembarcaron en Sicilia, el general Clark recibe la orden de desembarcar en Salerno.

La siguiente operación que realiza Clark en Italia es el desembarco en Anzio y Nettuno, con el propósito de romper el frente de Cassino. En esta ocasión el general Clark antepone la toma de Roma a la destrucción de las tropas alemanas que habría sido posible por un ataque decisivo que cortara la carretera de Valmontone.

El V Ejército norteamericano entró el primero en Roma. A la liberación de la ciudad y a los duros combates que la precedieron está ligada otra discutida decisión en que se vio envuelto Clark: el bombardeo de Cassino.

El general Clark murió en los Estados Unidos en abril de 1984.

Derecha: El general americano Mark Clark (con tres estrellas sobre la gorra), jefe del V Ejército.
Bajo estas líneas: El primer ministro inglés Winston Churchill, en su visita a Italia, recibe un ramo de flores de una niña. Junto a él, el general Clark. La visita fue protegida como un secreto militar.

(Viene de la página siguiente.)
mo, a los proyectiles de carga hueca, en el cual la carga explosiva va recubierta por un cono de cobre, que concentra en un pequeño punto el chorro de gases de la explosión y consigue una formidable capacidad de perforación. Aunque la técnica era conocida en 1939, se descubrió que la rotación del proyectil producida por el rayado del ánima del cañón con el fin de estabilizar el proyectil y afinar la puntería—dispersaba el efecto. Además la velocidad no podía ser alta —inferior a unos 500 metros por segundo—, porque en caso contrario se desorganizaba la carga. La menor velocidad no reducía la eficacia de perforación, pero limitaba la puntería contra blancos en movimiento.

El calibre de los cañones se expresa en milímetros y su longitud en calibres. La velocidad inicial —V_o— en metros por segundo y el peso de los proyectiles en kilogramos. La letra «P» identifica a los proyectiles perforantes, las iniciales «P-ND» a los perforantes de núcleo duro, «P-SC» a los perforantes subcalibrados y «CH» a los de carga hueca». Las denominaciones inglesas, utilizadas internacionalmente, de estos proyectiles son, respectivamente, las siguientes: «armour piercing» (AP), «high velocity armour piercing» (HVAP), «armour piercing discarding sabbot» (APDS) y «high explosive anti-tank» (HEAT). Estas siglas continúan utilizándose en la actualidad, en algún caso con variantes. Por ejemplo, la denominación APFSDS corresponde al proyectil perforante subcalibrado estabilizado por aletas («fin stabilized»), que emplean los modernos cañones de ánima lisa.

CAÑONES DE LOS TANQUES DE LA II GUERRA MUNDIAL

Concluimos esta serie de armas terrestres de la II Guerra Mundial con un cuadro que no resulta fácil encontrar, ni siquiera en publicaciones especializadas y que hemos confeccionado según los últimos datos disponibles: las prestaciones de los cañones instalados en los tanques que participaron en dicho conflicto.

El cuadro se refiere exclusivamente a los proyectiles antitanque y no a aquellos otros —como los rompedores— que podían ser disparados por los mismos cañones, cuando los tanques se utilizaban como artillería de campaña. El proyectil utilizado principalmente en dichas tareas antitanque fue el perforante de acero y en concreto la granada perforante (es decir, con explosivo en su interior y espoleta), puesto que los proyectiles macizos perforantes sólo fueron empleados al comienzo por los británicos y los sustituyeron muy pronto. Un perfeccionamiento sobre la granada perforante fue el proyectil perforante de núcleo duro, así llamado por el núcleo de carburo de tungsteno que llevaba en su interior. Estos proyectiles tenían —para igual calibre— menos peso que el proyectil perforante convencional, lo cual les proporcionaba una gran velocidad inicial, pero la perdían mucho más rápidamente que en el caso de proyectiles más pesados, por lo cual su eficacia era óptima en distancias cortas (hasta unos 1.000 metros), pero de inferior rendimiento en distancias largas. A finales de 1943, los británicos efectuaron la mayor innovación en munición antitanque del conflicto, al entrar en servicio los primeros proyectiles perforantes subcalibrados, cuya teoría se basa en hacer deslizar el proyectil por un tubo de mayor calibre, siendo conducido en el interior del tubo por unas bandas de forzamiento adicionales, que se desprenden al salir al exterior. Este sistema imprime al proyectil una velocidad inicial —y por tanto una capacidad de penetración— superior a la de cualquier otro tipo de munición. Cabe referirse, por últi-

(Pasa a la página anterior.)

Modelo	Calibre	Longitud	Peso-P	V_o	Peso P-ND	V_o	Peso P-SC	V_o	Peso CH	V_o	Usuarios
ALEMANIA											
KwK 30 y 38	20	55	0,148	780							PzKpfw II; SdKfz 222 y 232
KwK 35/36	37	46,5			0,368	1.020					PzKpfw III A-F
KwK 38 (t) (*)	37,2	47,8	0,815	750	0,368	1.040					PzKpfw 38 (t)
KwK 38	50	42	2,06	685	0,925	1,060					PzKpfw III G, H y J
KwK 39	50	60	2,06	835	0,925	1,180					PzKpfw III L y M; SdKfz 234/2 «Puma»
KwK 37	75	24	4,8	450							PzKpfw III N; PzKpfw IV A-E; StuG. 7,5 cm. A-E; SdKfz 234/3
KwK, StuK 40	75	48	6,8	790	4,1	990					PzKpfw IV F-J; Jagdpanzer IV; Hetzer; StuG. 7,5 cm. F y G
KwK 42	75	70	6,8	925	4,75	1.120					PzKpfw V «Panther»
KwK 36	88	56	10,2	773	7,3	930					PzKpfw VI «Tiger I»
KwK 43, PaK 43	88	71	10,2	1.000	7,3	1.130					PzKpfw VI «Tiger II», Jagdpanther, Elefant, Nashorn
StuH 42	105	28	14	470							StuG 10,5 cm.
PaK 44	128	55	28,3	845							Jagdtiger, Maus
ESTADOS UNIDOS											
M6	37	50	0,725	776							Tanques ligeros M2A4, M3 «Stuart», M5 y M22; tanques medios M2, M2A1 y M3.
M2	75	28,4	6,237	567							Tanque medio M3 «Lee» y «Grant»
M3	75	37,5	6,237	701							Tanque medio M4 «Sherman»
M6	75	40	6,758	?							M-24 «Chafee»
M1	76	52,1	7,71	792	?	1.036					Ultimos M4 «Sherman»
M3	90	50	10,945	853	?	1.021					M36; M-26 «Pershing»
FRANCIA											
SA 18	37	21	?	388							FT-17, H35 y R-35
SA 38	37	33	?	701							H-39 y últimos R-35
SA 35	47	34	?	671							Somua 35 y B.1 bis
GRAN BRETAÑA											
2 libras	40	50	0,963	853							A9, A10, A13, Covenanter, Crusader I y II, Matilda II, Valentine I-VII, Churchi-II I y II, Ram I, Tetrarch y Harry Hopkins
6 libras Mk3	57	43	2,835	853							Crusader III, Churchill III y IV, Cavalier, Centaur I, Valentine VII, Cromwell I y II y Ram II
6 libras Mk5	57	50	2,835	904							
75 mm.	75	36,5	6,237	619							Centaur III, Cromwell IV-VII, Churchill VI y VII, Valentine X y XI, A33
17 libras	76,2	55,1	7,71	884			3,69	1.204			Sherman Firefly, Challenger, Achilles, Archer, Centurion I, Black Prince, Sentinel
77 mm.	76,2	49,2	7,71	792							Comet
ITALIA											
Breda 35	20	?	1,25	830							L6/40
47/32	47	32	1,5	630							M13/40, L40
47/40	47	40	1,5	820							M15/42
75/34	75	34	6,3	610							M42M
JAPON											
Modelo 01	47	?	1,54	834							CHI-NE
UNION SOVIETICA											
TNSh	20	107	0,96	815							T-60
Modelos 32, 34 y 38	45	46	1,4	760	0,85	1.070					T-26, T-50, BA-3, BA-6, BA-6M, BA-10, BA-11, BT-5, BT-7, BT-8, T-70 y T-80
Modelo 27/32	76,2	16,5	6,3	387							BT-7A, T-28 y T-35
L-11	76,2	30,5	6,3	612							T-34
F-34	76,2	42,5	6,3	655	3	965			3,94	325	KV-1 M. 1941, T-34 M. 1941, 1942 y 1943
ZIS-S-53, D-5	85	54,6	9,02	792	4,9	1.200					KV-1 M. 1942, KV-85, SU-85, T-34/85 y T-44
D-10	100	56	15,6	1.000							SU-100
M-30	122	22,7							13,2	335	Su-122
A-19, D-25	122	46,3	24,9	800					13,2	550	IS-2, ISU-122, IS-3
ML-20	152	28,8	48,7	600							SU-52, ISU-152
SUECIA											
Bofors 37 mm.	37	45	0,685	745							7TP (Polonia)

(*) Esta designación alemana corresponde al cañón Škoda A-7, cuya designación militar checoslovaca era Tk vz 37.

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LOS ALMIRANTES (1)

Cunningham Andrew B.

Pese a haber nacido (1883) en el seno de una familia sin tradición marinera, Cunninghan consagró su vida al mar. Al estallar la I Guerra Mundial se encontró al mando de un destructor, el «Scorpion», con el que realizó empresas que los expertos calificaron como «legendarias». En 1937-38 le fue confiado el mando de los destructores que operaban en el Mediterráneo, y posteriormente el de los cruceros de batalla, de tal modo que el inicio de la II Guerra Mundial encuentra a Cunninghan como comandante en jefe de la base de Malta, un punto neurálgico importantísimo. En esta situación si los italianos hubieran atacado, los ingleses hubieran tenido que retirarse, pero esto no ocurrió y Cunninghan pudo actuar. Ataca Tobruk y en la batalla de Punto Stilo obliga a una escuadra italiana a retirarse a puerto. Entretanto llegan al teatro de las operaciones los portaaviones británicos «Illustrious» y «Eagle» y el radar.

Consciente de su superioridad, Cunninghan empeña la flota británica del Mediterráneo, que estaba dispersa, en 20 operaciones casi simultáneas. Este modo de hacer le produce la adhesión fanática de sus hombres y le atrae los odios y las antipatías de sus colegas. Algunos le califican de inhumanos y otros hablan de que utiliza medios inconcebibles en un almirante de la Royal Navy. Sin embargo en el plano táctico militar los hechos demuestran que tiene razón.

La batalla de Cabo Matapán decidirá la ascensión irrefrenable de Cunningham hacia la gloria. Después de la entrada de Estados Unidos en la guerra, Cunningham deja el mar para asumir en Washington el mando de la delegación británica. Pero su vida en tierra firme dura pocos meses, ya que tiene que regresar al Mediterráneo a bordo de un acorazado para participar como comandante en jefe del Cuerpo Expedicionario en la invasión del norte de Africa. Después, Cunningham es nombrado de nuevo jefe de la Flota en el Mediterráneo, cargo que mantuvo durante las operaciones de Sicilia y el sur de Italia.

Después del armisticio fue primer lord del Almirantazgo. El rey Jorge VI le elogió públicamente y le nombró Baronnet. Cuando Sir Andrew Cunningham dejó la Marina, los periódicos recordaron la que fue su última orden bélica: «Hundid, quemad y destruid. Que no pase nadie», como pidió a sus hombres en el intento de evitar una retirada alemana de Túnez.

Vivió los últimos años de su vida retirado en el campo, dedicado al cultivo de las rosas y a la cria de perros Cocker. La muerte le sorprendió en un taxi en 1966 cuando volvía a la estación Victoria de Londres después de una visita al Almirantazgo.

Abajo: Andrew B. Cunningham con ocasión de una ceremonia en Ankara para celebrar la amistad angloturca

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

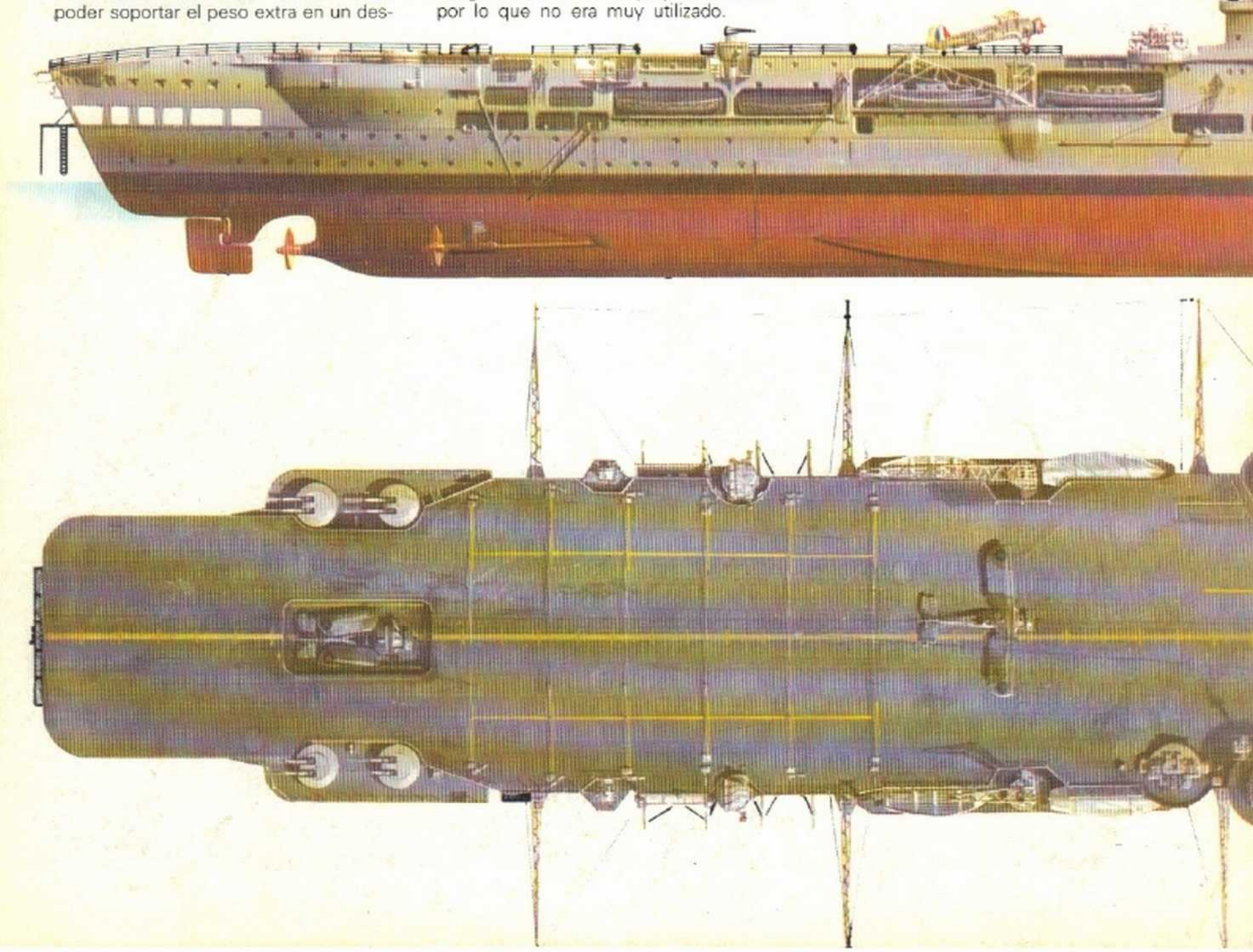
Illustrious

Al revés de lo que ocurría con los portaaviones norteamericanos y japoneses de la misma época, que habían sido proyectados para operar en el océano Pacífico, donde la amenaza de los aviones con base en tierra no era muy importante, el portaaviones británico Illustrious se destinó a las estrechas aguas del mar del Norte y del Mediterráneo, donde las amenazas procedentes de tierra eran mayores y el riesgo de los ataques de superficie, considerable. Por este motivo su hangar estaba acorazado contra las bombas perforantes de 250 kg. arrojadas desde 2.000 metros y las granadas de 152 mm.

Las limitaciones impuestas por el Tratado de Washington habían restringido el desplazamiento de los buques británicos a 23.370 toneladas. Con el fin de poder soportar el peso extra en un desplazamiento sólo ligeramente aumentado, el Illustrious tenía únicamente una cubierta hangar en lugar de las dos de que disponía el Ark Royal, con lo cual se reducía a la mitad el número de aviones que podían ser transportados.

Aunque posteriormente el radar hizo que los portaaviones fueran menos vulnerables a los ataques aéreos, la decisión de acorazar el hangar estaba justificada en aquella época dada la protección normalizada y el límite de desplazamiento válido. El buque disponía de cañones antiaéreos para la defensa contra los ataques aéreos. En su totalidad combinaban la misma potencia artillera que la del portaaviones Ark Royal. Sin embargo los cañones de 114 mm. se montaron en una posición más alta en torretas de arcos de fuego limitados a través de la cubierta de vuelo. Este procedimiento tenía el inconveniente del riesgo de daño de los propios aviones, por lo que no era muy utilizado.

Desplazamiento	Illustrious
Estandar	23.579 toneladas
A plena carga	29.078 toneladas
Dimensiones	
Eslora:	
(entre perpendiculares)	205,5 m.
(total)	234 m.
Manga exterior	?
Manga del casco	29,2 m.
Calado	7,3 m.
Armamento	
Cañones	
114 mm.	16
76 mm.	—
40 mm.	48
40 mm.	8
20 mm.	8
7,7 mm.	—
Aviones	36



El Illustrious tenía una excelente defensa antiaérea a base de cuatro directores de fuego para los cañones de 114 mm., y la misma disposición de hélice triple que el Ark Royal, si bien las máquinas eran algo más potentes.

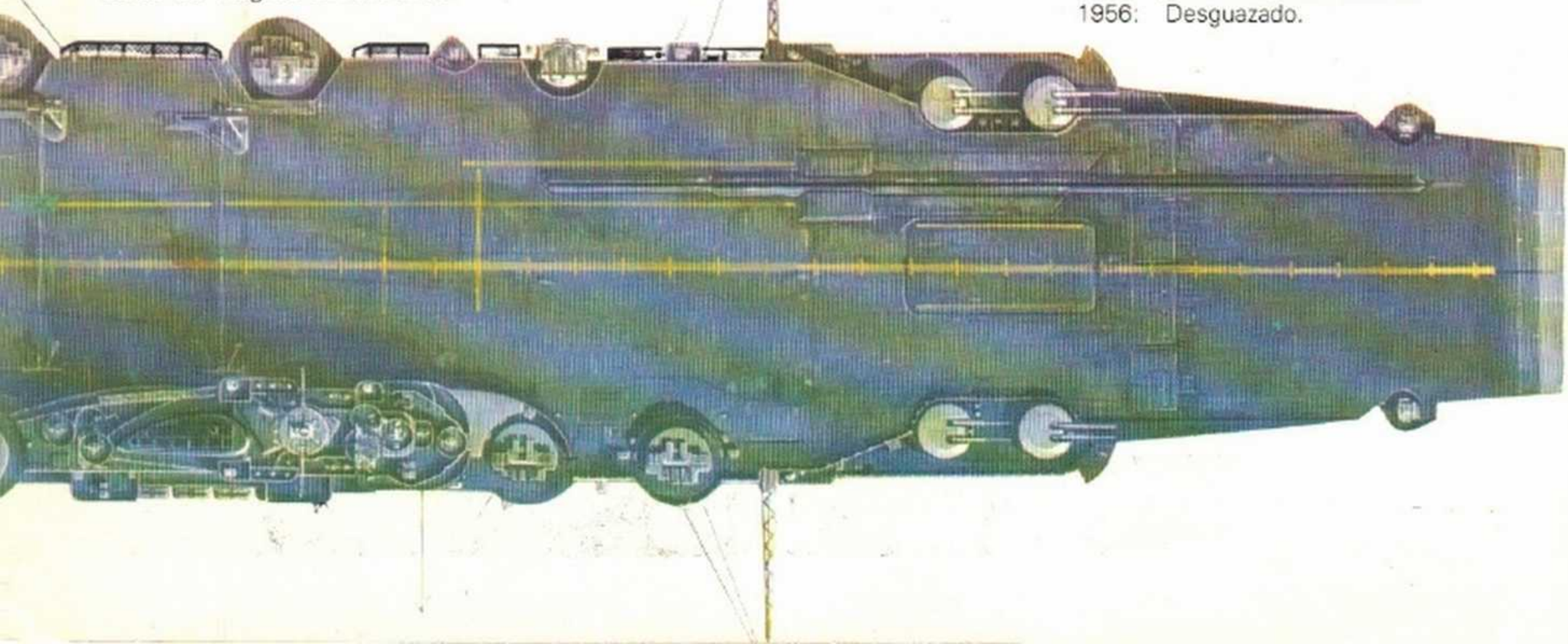
De los dos barcos del programa de 1937 pertenecientes a la clase Illustrious, el Formidable se terminó según había sido proyectado, pero el Indomitable se le aumentó su capacidad de transporte de aviones, una vez abandonados los límites del tratado. El Illustrious a causa de las limitaciones de tonelaje del Tratado y a la necesidad de protección acorazada, solo podía transportar 36 aeroplanos.

Se emitió la orden de construcción de este portaaviones el 13 de enero de 1937, y desde que fue puesto en quilla el 27 de abril de 1937, hasta que se completó el 21 de mayo de 1940, transcurrieron algo más de dos años y Gran Bretaña se vio envuelta en un conflicto bélico de magnas dimensiones.

En su hoja de servicio destacan los siguientes acontecimientos: sus prestaciones en el Mediterráneo entre 1940 y 1941; el ataque aéreo a Bengasi el 16 y 17 de septiembre de 1940; el ataque aéreo a Taranto el 11 y 12 de noviembre del mismo año; la escolta prestada a los convoys a Malta entre noviembre de 1940 y enero de 1941; en mayo de 1942, la cobertura de los desembarcos de Madagascar, y septiembre de 1943, de los de Salerno; Ataques a las Islas Orientales Holandesa entre abril y agosto de 1944. Por último en marzo y abril de 1945 desembarco de Okinawa.

HISTORIAL DE SERVICIO DEL ILLUSTRIOUS

1940-41: En el Mediterráneo.
1940 (16-17 de septiembre): Ataque aéreo a Bengasi.
1940 (septiembre-octubre): Escolta de convoys a Malta.
1940 (11-12 de noviembre): Ataque aéreo a Taranto.
1940 (noviembre-enero 1941): Escolta de convoys a Malta.
1941 (10 de enero): seriamente dañado por 6 bombas.
1941 (10-23 de enero): Reparaciones provisionales en Malta bajo un constante atanque aéreo.
1941 (nero-mayo): Hacia Estados Unidos para ser reparado.
1941 (12 de mayo-2 de noviembre): Reparaciones en el astillero naval de Norfolk en Estados Unidos.
1941 (diciembre): Regresa a Inglaterra.
1942 (marzo-abril): Hacia Madagascar.
1942 (mayo) cubre los desembarcos de Madagascar.
1942 (mayo-enero de 1943): En el Oceano Indico.
1943 (febrero-junio): Nuevas instalaciones en el Reino Unido.
1943 (julio): Hacia las Costas de Noruega.
1943 (agosto): Al Mediterráneo.
1943 (septiembre): Cobertura de los aterrizajes de Salerno.
1943 (octubre): Regreso a Estados Unidos.
1944 (enero): Océano Indico.
1944 (abril-agosto): Ataques aéreos a las Islas Orientales Holandesas.
1944 (agosto-octubre: Reajuste en Durban.
1944 (noviembre): Se une a la Flota Oriental.
1944 (diciembre-enero 1945): Ataques aéreos contra Palembang.
1945 (marzo-abril): Cobertura del desembarco de Okinawa.
1945 (6 de abril): Dañado por un Kamikaze; se reduce la velocidad a 19 nudos.
1945 (junio-junio 1946): Reajustes para portaaviones de entrenamiento. Catapulta modernizada.
1948-1954: Pruebas y entrenamiento.
1954 (diciembre): En reserva.
1956: Desguazado.



Portaaviones «Aquila»

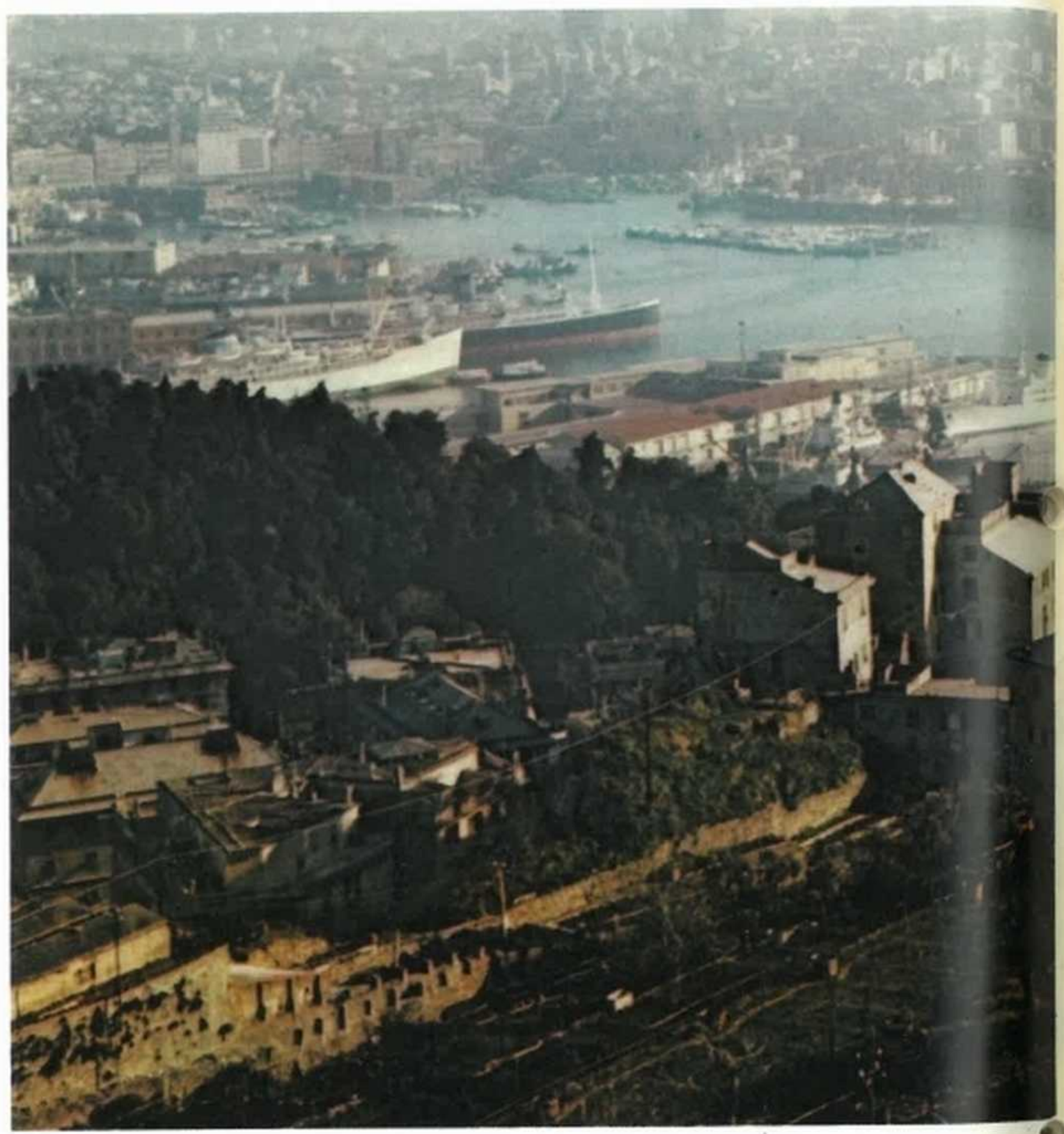
Aunque pueda parecer extraño, Italia ya se interesó por el problema de la protección aérea de las unidades en navegación, utilizando navíos especiales, poco después del final de la guerra europea. En 1921, el teniente de navió Fioravanzo presentaba el proyecto de un crucero dotado de fuerte armamento antiaéreo y capaz de llevar un grupo de 16 cazas. Como se ve, eran ya los antecedentes aunque el concepto de portaaviones estaba aún muy lejano.

En 1925, el general de ingenieros navales Rota presentaba un nuevo proyecto donde aparecía por primera vez un único puente de vuelo, pero la unidad era todavía un híbrido entre crucero y portaaviones. El proyecto de 1936, presentado por el general Pugliese, preveía finalmente una unidad portaaviones. Sin embargo, la rivalidad entre la Marina y la Aviación (que tenía tendencia a monopolizar todos los problemas inherentes al uso de aviones) y algunas decisiones gubernativas harán que el proyecto se quede en el papel.

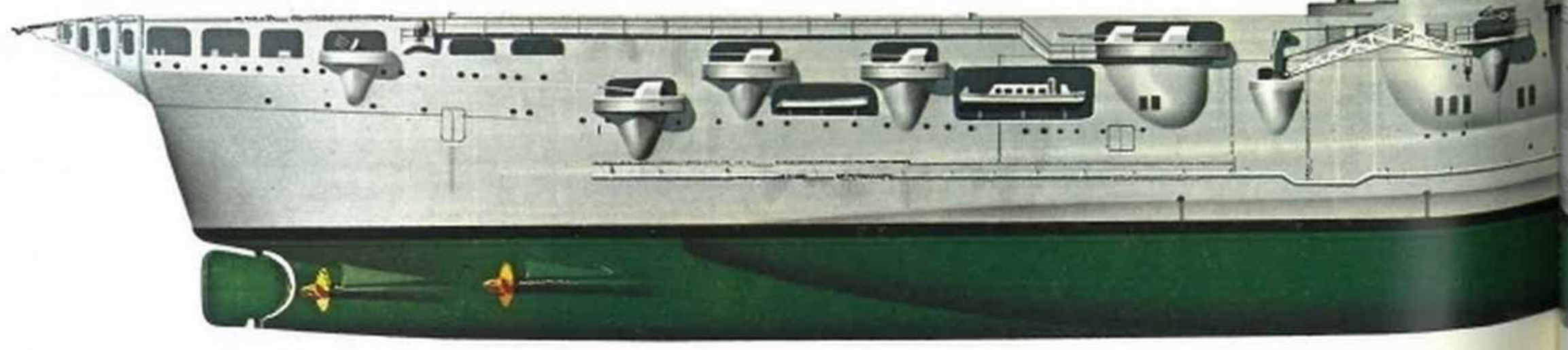
Después del comienzo de la II Guerra Mundial, con las duras experiencias de la noche de Tarento en 1940 y los encuentros de Gaudo y Matapán en 1941, las autoridades comprendieron que también para una nación «extendida en el Mediterráneo como un portaaviones natural», según había dicho Mussolini, tener unidades de ese género era algo de importancia vital. El general de ingenieros navales Sigismondi tuvo así la misión de estudiar un proyecto que, por evidentes motivos de tiempo, preveía la adaptación del ya existente trasatlántico «Roma».

La unidad recibiría el nombre de «Aquila» (águila) mientras que otra unidad similar denominada «Sparviero» (gavilán) se obtendría modificando el trasatlántico «Augustus», prácticamente igual al «Roma».

Los trabajos para el «Aguila» empezaron en julio de 1941, y el 8 de septiembre de 1943, fecha del armisticio, la unidad, dispuesta para las pruebas, estaba en el puerto de Génova, donde fue abandonada. Habiendo quedado dentro de la región del Norte, el portaaviones fue atacado por una lancha de asalto de la Regia Marina el 19 de abril de 1945, para impedir que fuera utilizado en la obstrucción del puerto. Dotado de excelentes soluciones técnicas de vanguardia, el bello navío no llegaría nunca a la prueba del fuego. Eliminado de la relación de la flota, el «Aguila» fue desguazado en La Spezia en 1952.



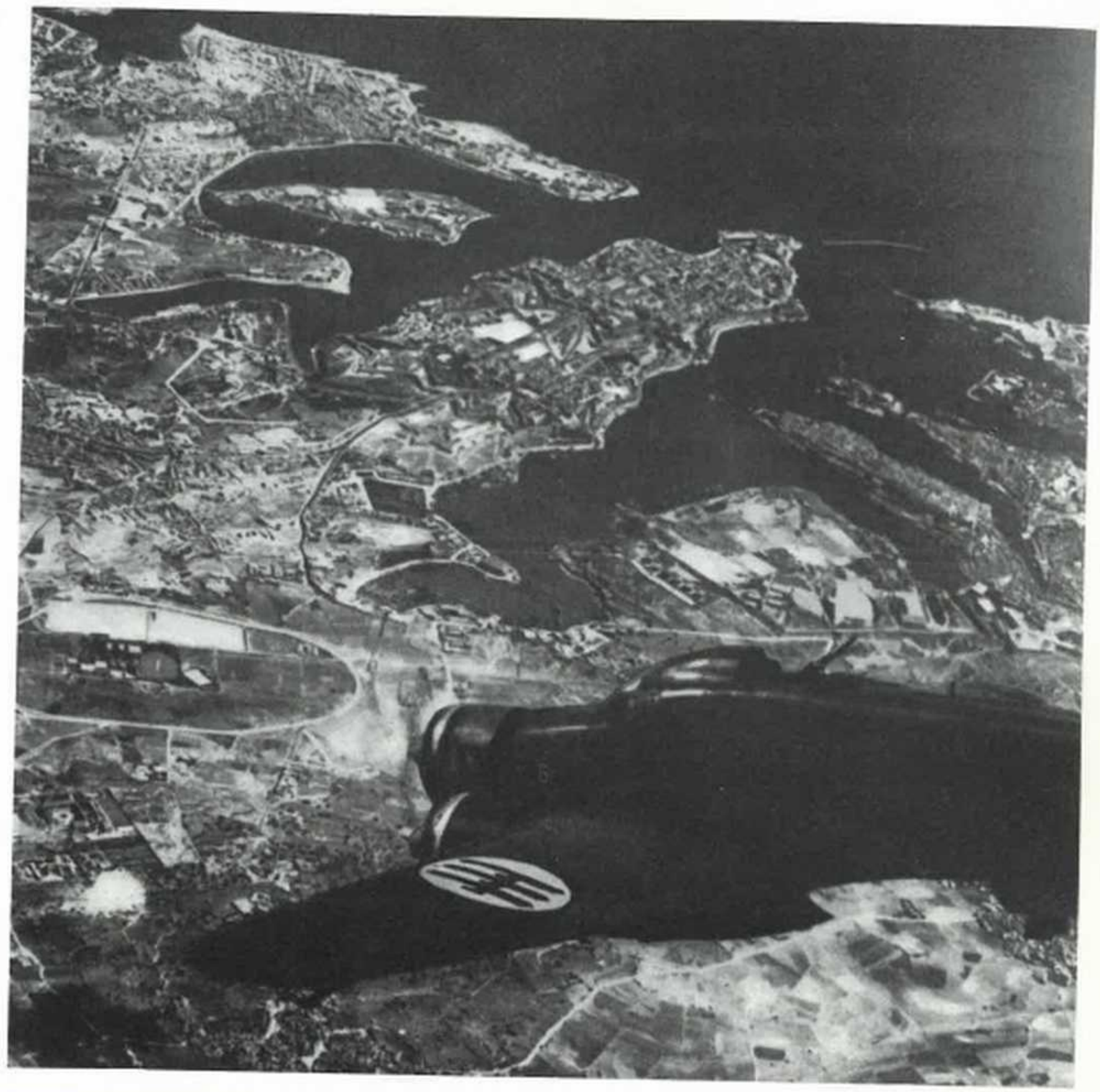
A la firma del Armisticio, el 8 de septiembre de 1943, el «Aquila» quedó abandonado en el puerto de Génova, que había sido minado por los alemanes. Sólo el heroismo y la abnegación de unos pocos salvaron a la ciudad del desastre.



Con la subida al poder de Mussolini llegó a Italia el Imperialismo y una irrefrenable tendencia a considerar el Mediterráneo como un mar propio y exclusivo de los italianos. Se necesitaba una Marina importante que permitiera al pequeño César imponer a sus vecinos su imperial voluntad. Una vez más se puso de manifiesto la habilidad de los navieros italianos para producir rápidos y hermosos barcos. La Flota italiana creció aunque nunca pudo superar la desventaja que la separaba del potencial enemigo.

Tan es así que ni el valor ni la capacidad de los individuos pudo impedir que en septiembre de 1943 los barcos italianos se hundieran frente a los cañones de la fortaleza de Malta. Pese a la temprana previsión italiana en cuanto a la necesidad de portaaviones conceptuados como unidades de protección aérea en navegación, nunca se llegó a construir un buque específicamente bajo la forma de portaaviones. El «Aquila» como se ha dicho fue obtenido por adaptación del trasatlántico «Roma», realizada en los astilleros Ansaldo de Génova a partir de julio de 1941.

No se entregó nunca a la Marina Italiana y quedó eliminado de Flota el 13 de mayo de 1947 y desguazado en 1952, con lo que desapareció totalmente.



En la fotografía se ve la isla de Malta poco antes de una incursión italiana sobre el puerto de La Valeta. Bien distinto fue el panorama de los barcos italianos en septiembre de 1943.

Dimensiones	232,5 mx30,5×5,3.
Desplazamiento	27 800 t.
Motor	4 hélices, 4 turboreductores Belluzo de 4 ejes, alimentados por 8 calderas tipo RM con una potencia máxima de 151.000 HP.
Velocidad máxima .	30 nudos.
Autonomía	10 200 km a 18 nudos. 2.95- a 29 nudos 400-800 mm. en la línea de flotación, por aplicación de contracarenas de acero y hormigón armado.
Blindaje	70-80 en depósitos de combustibles y municiones.
Armamento	8 cañones de 135/45 aa. 12 cañones de 65/54 aa. 133 cañones rápidos de 20/65 aa. 2 catapultas por 51 aviones.
Tripulación	1.175 de Marina. 245 de avión.

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LOS ALMIRANTES (2)

Da Zara, Alberto

El almirante Alberto Da Zara nació en Padua en 1889. Siguió la carrera de la Armada desde bien temprana edad. La II Guerra Mundial y la intervención italiana en ella, le encuentra como Almirante Comandante de la Séptima División de Cruceros compuesta por los cruceros «Eugenio de Saboya» y «Montecuccoli» y los destructores «Ascari», «Oriani», «Premuda», «Vivaldi» y «Malocello».

El 15 de junio de 1942 Da Zara llevó sus unidades al ataque del convoy británico Harpoon, que iba desde Gibraltar a Malta.

Este convoy había sido ya atacado por aviones alemanes e italianos a la altura de Cerdeña, perdiendo el mercante «Tannibar» que fué hundido, y el «Liverpool» que resultó averiado. El convoy iba escoltado por diez destructores mandados por el capitán de navío Hardy.

La batalla se libró a la altura de la isla de Pantelaria y causó daños a los destructores ingleses «Bedouin» y «Partridge» y los destructores italianos «Malocello» y «Vivaldi». En un segundo ataque de los Stukas resultaron dañados los barcos británicos «Burdwan» y «Kentucky» y se hundió el «Chant».

Fueron las unidades de Da Zara las que hundieron a los dos mercantes dañados, mientras que el destructor inglés «Bedouin» fue echado a pique por un aerotorpedo italiano.

Después del 8 de septiembre de 1943, el almirante Da Zara que mientras tanto había ascendido a comandante en jefe italiano condujo a Malta, según las clausulas del armisticio, a muchas unidades de la flota italiana, entre ellas los acorazados «Doria» y «Duilio» y los cruceros «Cardona» y «Pompeo». El 10 de septiembre, Da Zara llegó a Malta, y fue recibido en La Valeta por el almirante Cunningham con gran cordialidad. Este gesto quiso parecer indicar que para la flota italiana no se trataba de una rendición pura y simple.

Desde el 13 de septiembre, Da Zara inició la colaboración con los italianos, enviando dos destructores en misión a Argel y Córcega.

El crucero «Montecuccoli» (bajo estas líneas), que formaba parte de la séptima división de cruceros, bajo el mando del almirante Da Zara (derecha).

Doenitz, Karl

«¿Qué habría sido de nuestra patria si el Führer no nos hubiese unido en el nacionalsocialismo? Desgarrados en partidos, desmembrados por el veneno corrosivo del judaismo, hacía tiempo que habríamos caído en manos del enemigo». Con estas palabras el gran almirante Karl Doenitz se presentaba a los 600.000 hombres de la Marina de guerra alemana en enero de 1943, después de que Hitler lo hubiera llamado a sustituir el Gran Almirante Erich Raeder en el mando de la Reichsmarine.

El Almirante Doenitz había nacido en Grünau, cerca de Berlín, el 16 de septiembre de 1891. Curso estudios en la Academia Naval de la Marina Imperial Alemana. Participó en la guerra delos Balcanes y en la I Guerra Mundial. El 4 de octubre de 1918 protagonizó un pintoresco acontecimiento que le conduce directamente a una prisión militar en Inglaterra. Era entonces comandante del submarino U-68 que emergió repentinamente en medio de una formación enemiga. De regreso en Alemania reingresa en la Marina. En 1921, asciende a teniente de navío. En 1928, como capitán de corbeta tiene el mando del buque escuela «Emden». En octubre de 1935 es capitán de navío y comandante de la primera flotilla de combate submarino denominada «Wedingen».

En vísperas de la II Guerra Mundial presentó un plan de desarrollo de las unidades submarinas previendo que en 1948 Alemania habría podido afrontar con gran seguridad un conflicto de vastas proporciones. Comenzada la guerra, el 3 de septiembre de 1939, Doenitz sólo tuvo a su disposición 57 submarinos que pronto dieron una demostración de la eficacia de la preparación impuesta por Doenitz.

A mediados de octubre de 1939 el submarino U-47 mandado por Günther Prien logró penetrar en la base de Scapa Flow, sembrando daño y terror en las unidades de la Home Fleet inglesa.

Doenitz reforzó la guerra submarina con la adopción de la táctica de manada cuya eficacia resultó evidente Doenitz tenía las ideas muy claras respecto a los objetivos de la guerra submarina: «Nuestro único objetivo —dice en sus escritos— es hundir naves enemigas allá donde estén y de cualquier tipo que sean. Y debemos hundirlas sin sufrir pérdidas importantes. Para hacer esto hace falta usar el cerebro, la astucia y la sorpresa, que siguen siendo los factores de determinantes del arte de la guerra. Debemos atacar, atacar y otra vez atacar».

Todavía en marzo de 1943, los lobos de Doenitz hundieron en sólo tres semanas casi un millón de toneladas de registro bruto.

El Almirante no se unió a los conspiradores que el 20 de julio de 1944 atentaron contra Hitler y mantuvo una actitud de fidelidad respecto al Führer. El 30 de abril de 1945 es nombrado sucesor de Hitler. Gobierna lo que queda de Alemania durante veinte días, al cabo de los cuales se entrega a los aliados junto a miembros de su gobierno.

El Tribunal de Nüremberg le condenó a diez años de reclusión. El 1 de octubre de 1956 queda en libertad y se retira a su casa en las cercanías de Hamburgo.

El almirante Doenitz junta a Albert Speer en 1944 (derecha)), y en 1945, poco después de su detención en Flensburg (derecha, arriba).

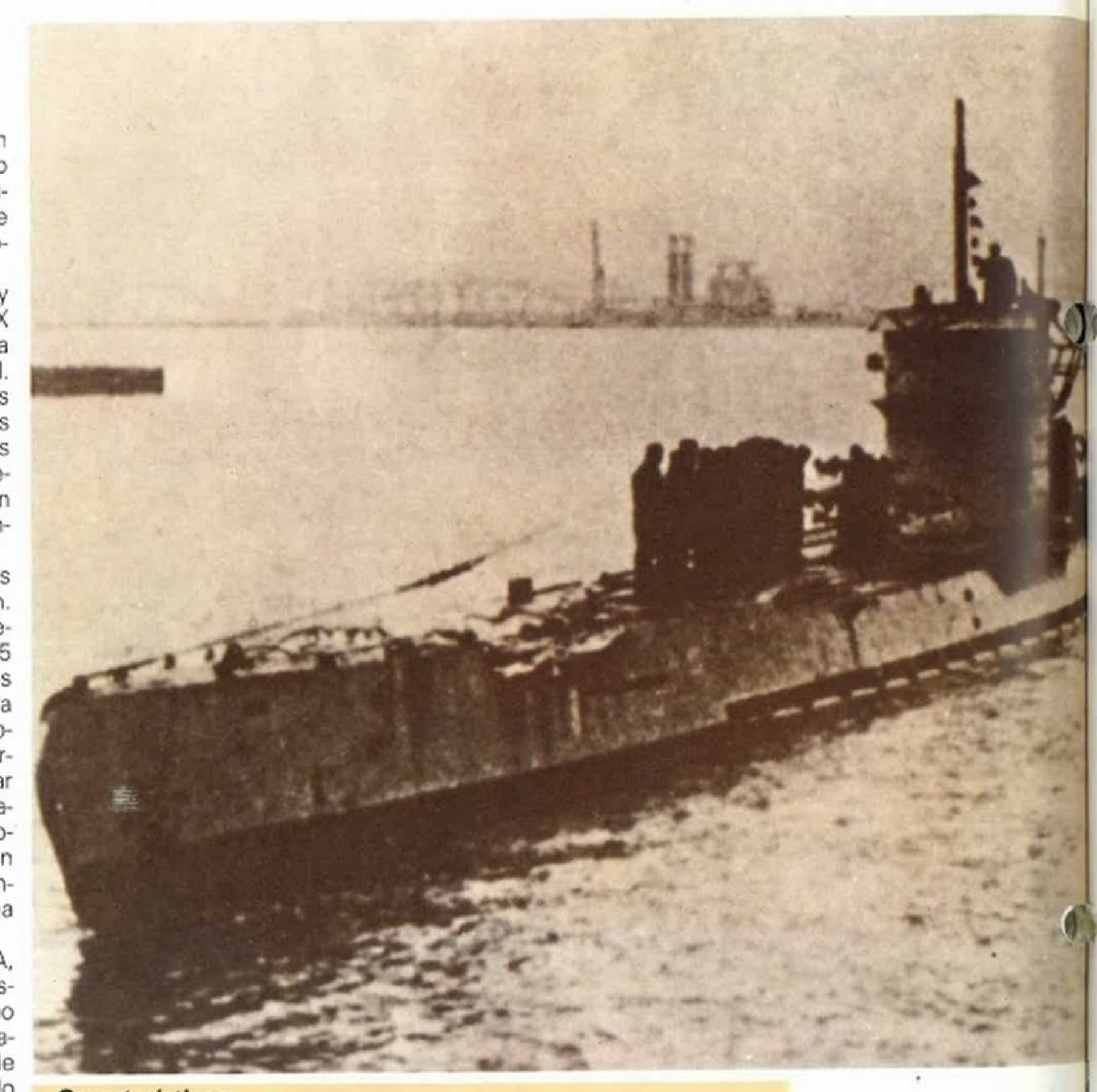
Submarino U-123 (Clase IX B)

Los submarinos de la clase IX fueron construidos, modificando y mejorando el proyecto del tipo 81, construido durante la I Guerra Mundial. El Tipo B se logró a su vez aumentando la autonomía del tipo IX A.

Junto a los submarinos del Tipo VII y del tipo XIV constituyeron los del tipo IX el fundamento de la ofensiva submarina alemana durante la II Guerra Mundial. Alemania se puso a la cabeza de las fuerzas navales de los distintos países con su programa submarino, después de que hubiera sido legalizada unilateralmente por Gran Bretaña la posesión de submarinos por el Tratado Naval Anglo-Germano de 1935.

Alemania reclamaba igualdad con los países británicos de la Commonwealth. A menos que «la situación así lo exigiera» Alemania no construiría más del 45 por ciento del total de los barcos de los países británicos. Sir Manuel Hoare, a la sazón secretario del Foreing Office, observó que el Estado Mayor Naval no formuló ninguna objeción, al considerar que en aquella época Gran Bretaña había dominado totalmente el peligro submarino. Esta complacencia británica en los planes germanos casi condujo a Inglaterra a la derrota, ya que el programa alemán dio comienzo en 1935.

Los submarinos de los tipos IA, IIA, IIB, IIC y IID eran sencillos buques escuelas en comparación con los del tipo VIIA y siguientes, el primero de los cuales fue puesto en quilla en 1936, de acuerdo a un proyecto que había dado comienzo hacía algunos años. Los submarinos de las últimas clases resultaron ser magníficas unidades que con una velocidad de 17 nudos en superficie y gran capacidad de maniobra a causa de su timón doble resultaron idóneos para los ataques en manada, y equivalentes a cualquier submarino contemporaneo con un tiempo de inmersión de 18 horas a 4 nudos.



Características:

Desplazamiento:	1.951/1.171 t.
Dimensiones:	77,3 × 6,7 × 4,5 m.
Propulsión:	dos Diesel024eléctricos en dos ejes.
Potencia distribuida:	4.400/HP.

La debilidad de estos submarinos residía principíalmente en la colocación de las botellas de aire comprimido en lugares donde podían fácilmente romperse en un ataque. También destaca la incomodidad del pasillo central y de todos los lugares habitables del submarino.

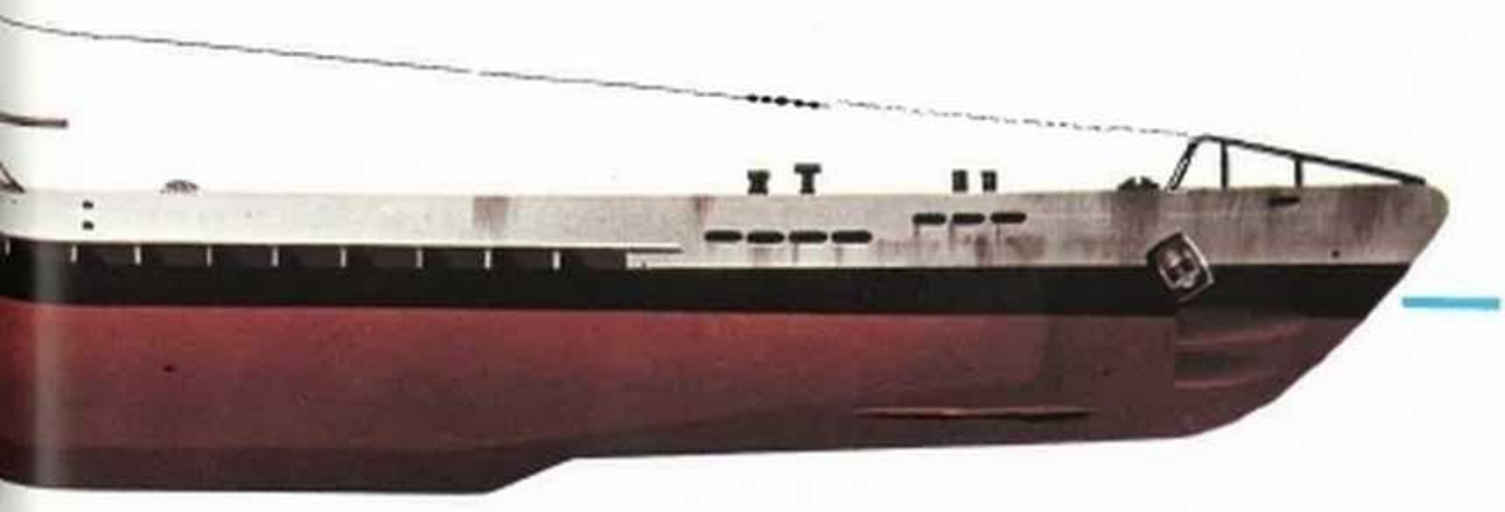
Los tipos VII A, VII B y VII C eran submarinos de ataque muy parecidos entre sí. El tipo VII C tenía un casco presurizado más reforzado. El tipo VII D se alargó 10 m. para poder dar cabida a cinco contenedores de minas, cada uno de ellos con tres minas, mientras que el VII F era de eslora parecida al VV D y llevaba 25 torpedos de repuesto para repostar a otros buques en alta mar. Los tipos IX A, B, C y C 40 fueron ediciones de mayor eslora, pero los submarinos del tipo IX D eran 11 m. más largos y tenían dos máquinas diesel de marcha lenta en lugar de las seis de los anteriores.

Esta disposición proporcionaba a estos submarinos una autonomía en superficie de 20.580 mn. a 12 nudos. Algunas unidades de la clase IX D se emplearon para transportar artículos de primera necesidad desde Japón, pero en su mayor parte se utilizaron como depósitos de submarinos, y en esta misión se perdió un gran número de ellos.

Posteriormente se construyeron diez buques del Tipo XIV como depósitos submarinos, con frecuencia conocidos como «vacas lecheras». Ninguno de ellos sobrevivió a la guerra. Transportaban cada uno de ellos 437 toneladas de combustible y cuatro recargas de torpedos. Contribuyeron marcadamente al éxito de las operaciones realizadas en la costa oriental de Estados Unidos a principios de 1942. Los días 22 y 23 de abril de 1942, 14 submarinos pudieron repostar en un área de 800 km. desde Las Bermudas, con lo que 18 buques alemanes pudieron operar entre Cape Sable y Key West en el mes de mayo.

El almirante Doenitz con su ayudante T. V. Schnee (a su derecha), en la sala de operaciones del Mando de Submarinos.

Velocidad:	18,25/7,25 nudos.
Combustible:	166 t.
Autonomía:	14.000 km. a 12 nudos (m. Diesel)/103 a 4 nudos (m. eléctricos).
Armamento:	1 de 105, 1 de 37aa, 1 de 20aa y 6 tubos lanzatorpedos de 633 mm. (4 a proa y 2 a popa) con 22 torpedos, o 6 torpedos y 42 minas.
Tripulación:	48.



PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LOS ALMIRANTES (4)

King, Ernest J.

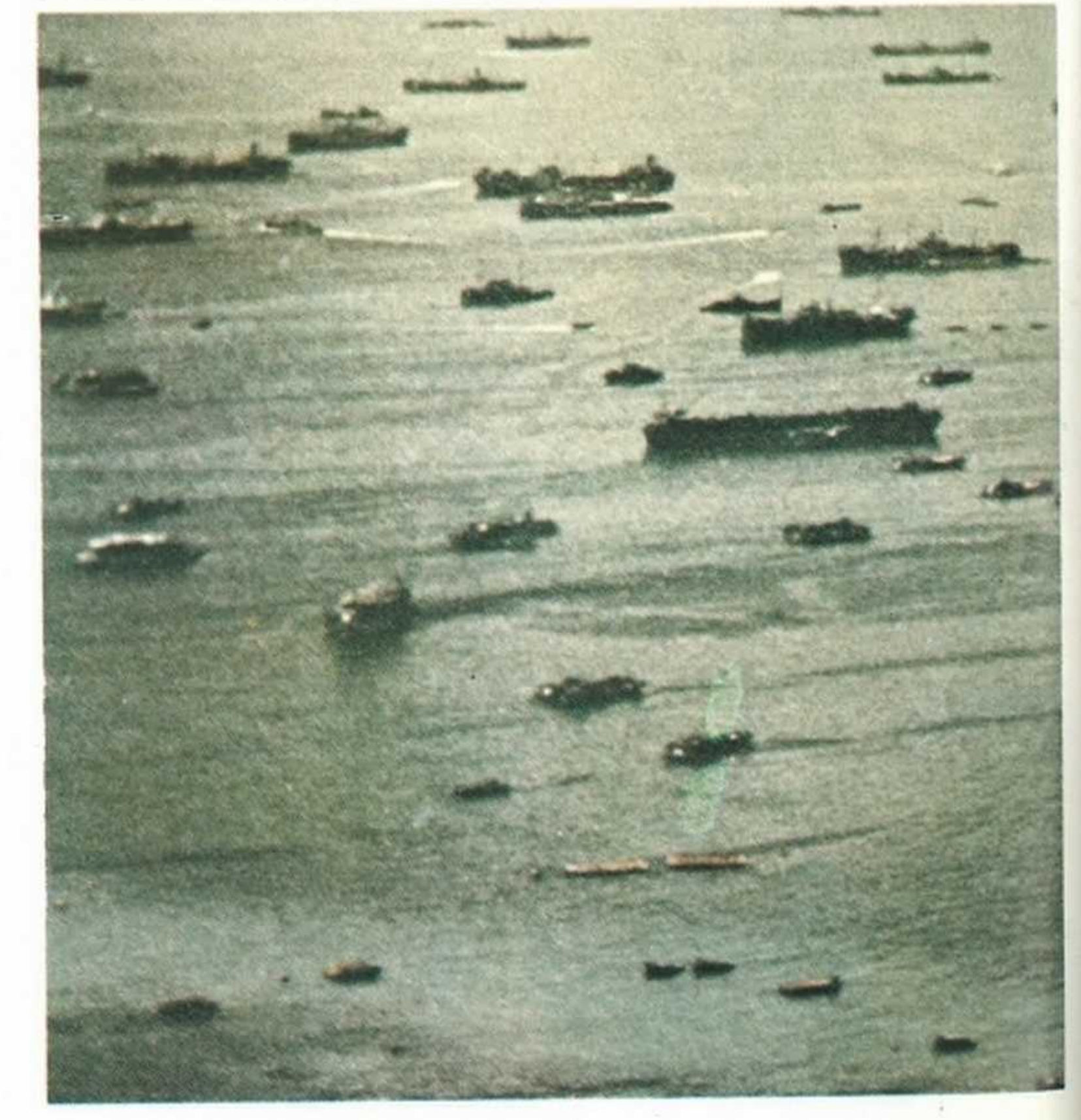
Al estallar la II Guerra Mundial Ernest King tenía el grado de vicealmirante y estaba al mando de las fuerzas aéreas de la Marina Norteamericana. Tenía entonces 60 años, y estaba en la Marina desde 1901 en que había sido graduado como guardamarina. El 1 de febrero de 1941, King es nombrado almirante y designado comandante en jefe de la Flota del Atlántico (CINCLANT). Al entrar en la guerra Estados Unidos, King pasa a ser Comandante en Jefe de la Escuadra Naval de los Estados Unidos.

El 12 de marzo de 1942, Roosevelt le nombra Jefe de Operaciones Navales, equivalente a la Jefatura del Estado Mayor de la Armada, con lo que pasó a ser el supremo estratega norteamericano de la guerra aeronaval.

Entre sus colaboradores se contaba el contraalmirante Russell Wilson (jefe del Estado Mayor) y Richard S. Edwards (subjefe del mismo), además del capitán de navío Low, el capitán de fragata Russell y los contraalmirantes Turner y Lee.

Creó una sección antisubmarina para contrarrestar los ataques de los sumergibles alemanes en el Atlántico. En febrero de 1942, King decidió contener la conquista japonesa del Pacífico en las islas Salomón y jugó todas las cartas norteamericana a la isla de Guadalcanal, que se convirtió así en teatro de nada menos que siete batallas navales y de las heroicas empresas de los Marines. A pesar de la importancia que daba a las operaciones en el Pacífico, King sabía que la guerra se resolvería en Europa, y convenció al presidente Roosvelt para que dedicara toda su atención a la evolución de las operaciones contra Alemania. El resultado inmediato fue que el 24 de julio de 1942 se resolvió realizar los desembarcos aliados en el Norte de Africa bajo la Operación Torch. Inmediatamente después King insiste en la invasión de Sicilia, con el fin de distraer fuerzas alemanas del frente ruso y asegurar los suministros por el Mediterráneo.

King participó en todas las conferencias interaliadas principales y dio una organización perfecta a la Armada norteamericana dejándola en condiciones de contribuir decisivamente a las diversas fases de la invasión de Europa, la guerra contra los submarinos alemanes y la victoria en el Pacífico. En diciembre de 1944 fue designado Almirante de la Flota, grado creado especialmente para él. Al año siguiente, concluida la II Guerra Mundial, se retiró de la vida militar. Murió en Portsmouth en 1956.



Derecha, arriba: El almirante Ernest J. King, ante un mapa del Pacífico.
Derecha: Unidades norteamericanas en la base de Ulithi, en 1944.

L.C.M.

Al inicio del segundo conflicto mundial, las potencias beligerantes, a pesar de haber desarrollado en muchos casos una tecnología y una técnica militar de alto nivel, no habían tomado aún en consideración, en su justa medida, el problema de eventuales desembarcos en territorio enemigo. Así, cuando las victoriosas fuerzas alemanas, después de haber arrojado de Dunkerque a las tropas anglofrancesas, parecían tener que lanzar de un momento a otro la «Operación Seelöwe», a las industrias bélicas tuvieron que dedicarse inmediatamente a colmar la grave laguna de la carencia de elementos de desembarco. Ya en 1915, en Gallipoli (Turquía) se habían desarrollado operaciones militares donde, por primera vez, se había tratado de resolver el problema de desembarco de tropas de un modo que, conceptualmente será adopado por los ejércitos de todo el mundo a veinticinco años de distancia. En Gallipoli se había modificado un viejo carbonero el «River Clyde», a fin de que, tras aproximarse lo más posible a la playa, pudiese abrir un portalón desde el cual, pasando sobre un pontón, 2.000 fusileros podrían desembarcar creando sucesivamente una cabeza de puente. La operación marchó mal y perdieron la vida 1.600 soldados, pero la lección técnica no fue olvidada.

Los americanos aprovecharon bien este experimento. Cuando en 1940 la Wehrmacht tuvo necesidad de elementos que le permitieran hacer desembarcar a los soldados en playas muy cercanas al territorio nacional, pues sólo tenían que realizar la travesía del Canal de la Mancha, calculó que podría arreglarse con medios de urgencia. Pero el Ejército de Estados Unidos debía transportar a sus hombres a escenarios de guerra a distancias de miles de kilómetros, y se vio obligado a proyectar elementos adaptados a sus necesidades partiendo de exigencias que no tenían antecedentes en la anterior historia militar. De allí nació la idea de construir dos tipos de unidades: las naves de desembarco (Landing Ships) y las lanchas de desembarco (Landing Craft). Las primeras deberían transportar, bajo la escolta de una escuadra naval, el grueso de la fuerza de desembarco, comprendidas las varias L.C. hasta las cercanías del objetivo. En ese punto las L.C. serían echadas al mar y comenzarían a ir y venir desde las fondeadas L.S. hasta las playas de desembarco.

Las L.C.M. (Mechanized) se destinaron al desembarco de medios mecanizados. Uno de los medios más difundidos fue el L.M.C.III, utilizado tanto por los americanos como por los ingleses, que fue construido en muchos centenares de ejemplares. Operativo desde finales de 1942, fue ideado para llevar con las primeras oleadas de desembarco elementos motorizados tan importantes para la Infantería.

Longitud	15,24 m.
Anchura	5,47 m.
Inmersión máx.	1,00 m.
Desplazamiento	52 t.
Motores	2 Diesel de 450 HP en dos hélices
Velocidad máx.	12 nudos
Tripulación	3

El Graf Spee

El acorazado «Graf Spee» fue construido en 1934 según los gemelos «Admiral Scheer» y «Deutschland». Había sido estudiado para eludir el Tratado de Versalles, que prohibía a Alemania navíos superiores a las 10.000 toneladas. Los ingenieros alemanes habían logrado un milagro técnico para realizar, dentro del peso obligado, una nave de gran potencia.

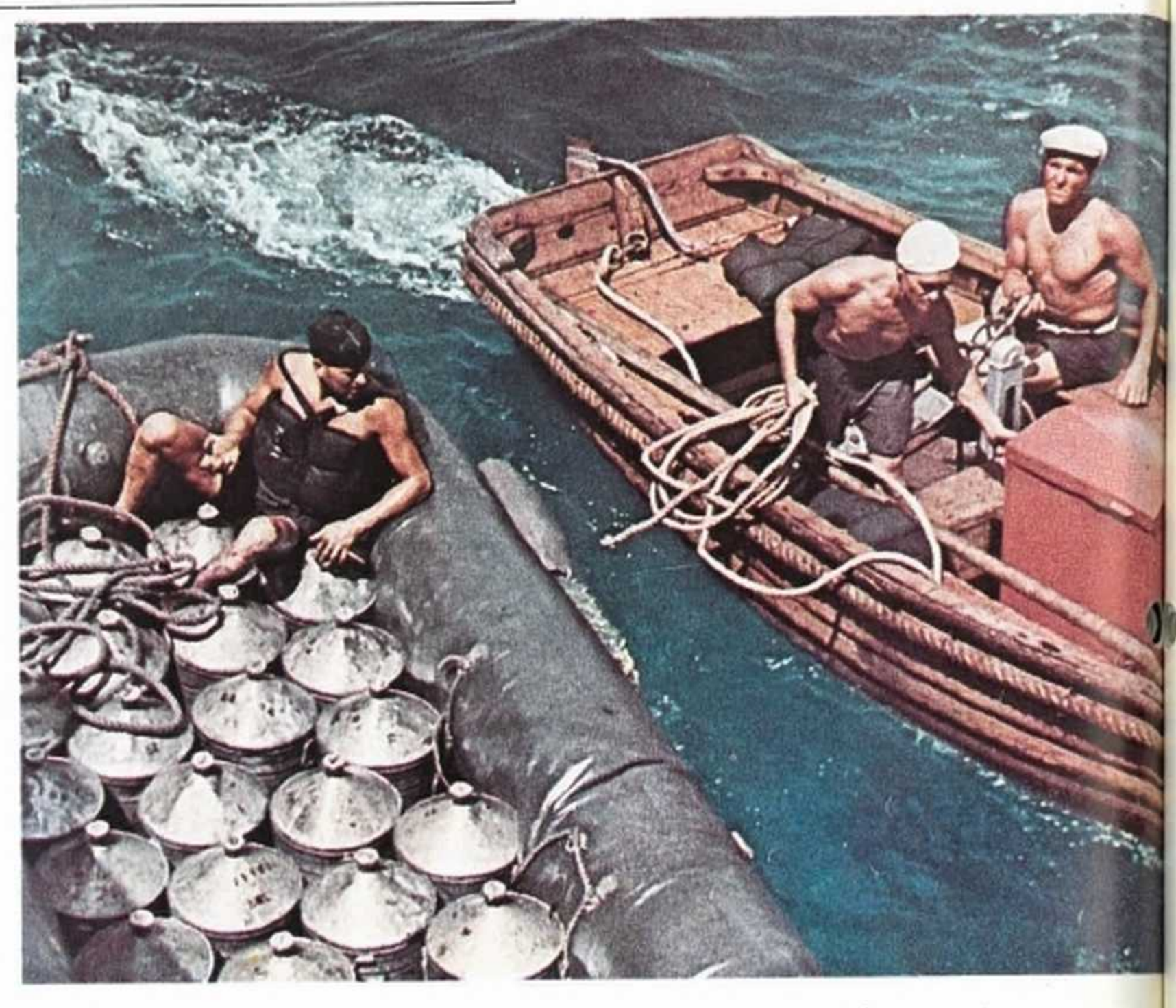
Con aleaciones ligeras y, sobre todo, sustituyendo los remaches por la soldadura eléctrica, fue posible aligerar el casco y armarlo con cañones de calibre muy superior a los de naves del mismo tonelaje.

Con 188 m. de largo, armado con seis cañones de 280 mm. y con seis de 100 mm. capaz de velocidades de 26 nudos y protegido por una coraza de 10-12 cm., el «Graf Spee» era veloz como un crucero y potente como un acorazado. Por eso lo llamaron «acorazado de bolsillo».

Además del armamento especial disponía de otra arma secreta: el radar que los alemanes llamaban «Dete». El Graf Spee fue uno de los primeros navíos con estas instalaciones. Dejó el astillero de Wilhelmshaven el 21 de agosto de 1939, el mismo día de la firma en Moscú del pacto germano-ruso. Faltaban unas dos semanas para empezar la guerra, pero Hitler había tomado decisiones definitivas. Aprovechó estos días de duda general para poner a punto su potente máquina bélica.

El acorazado «Graf Spee» era un eslabón de esta cadena homicida. Su misión era ya de guerra. Debía alcanzar una posición secreta para poder abrir fuego al inicio del conflicto. La tripulación estaba compuesta por 1.500 hombres, todos jóvenes y selectos. Además de los que gobernaban el rumbo había escuadras llamadas «tripulación de presa» para subir a bordo de los vapores capturados y llevarlos a Alemania si era posible.

En su crucero corsario, hasta el 7 de octubre el Graf Spee capturó cuatro barcos ingleses que el capitán decidió hundir después de recoger a la tripulación y todo tipo de enseres de los navíos enemigos.

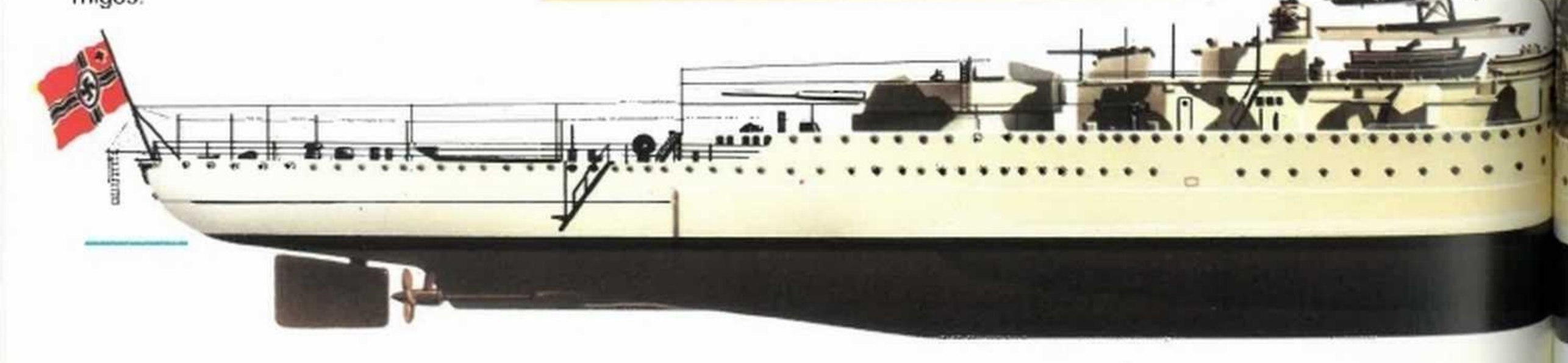


Los marineros del «Graf Spee» se llevan los víveres de un barco antes de hundirlo.

El Graf Spee derivado del anterior Deutschland tenía el puente de línea más alta y compacta; la catapulta del avión había sido trasladada a popa de la chimenea. Las dimensiones habían resultado iguales, a excepción de la eslora, aumentada en casi 90 cm. El puente de cubierta era más corto pero más acorazado.

Características:
Botado el 30-6-1934 en los astilleros navales de Wilhelmshaven.

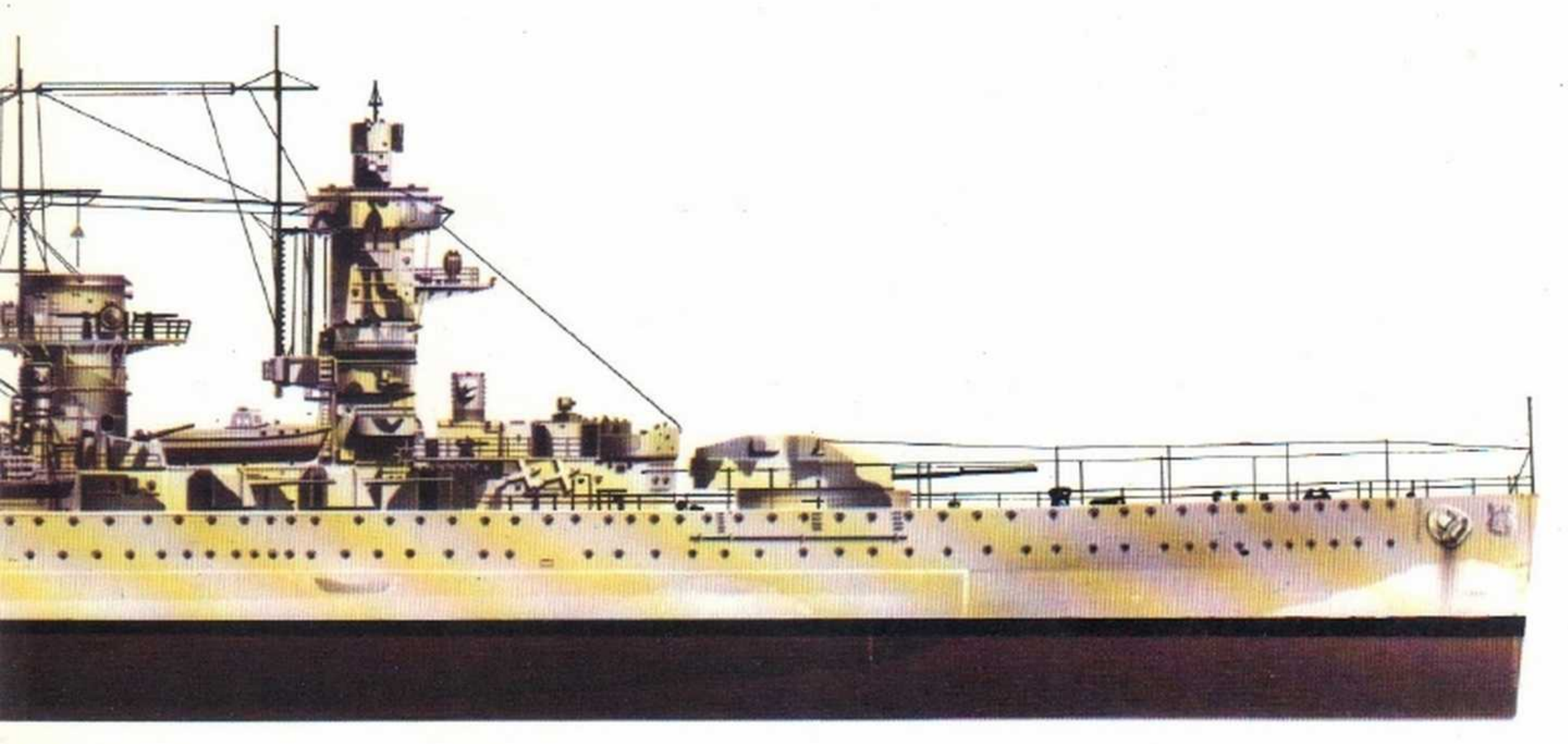
Dimensiones	188 × 21,7 × 7,3 m.
Desplazamiento	12.100 t. 16.200 a plena carga.
Propulsión	2 hélices; 8 motores Diesel de 9 cilindros M.A.N. (4 por eje) para una potencia de 56.800 HP.
Velocidad máx.	26 nudos
Autonomía	14.500 km. a 19 nudos



Ante la expedición corsaria del Graf Spee toda la flota británica se puso en estado de alarma, pero las órdenes eran vagas. Ninguno de los barcos hundidos ha comunicado su posición antes de hundirse y se sabe tan sólo que hay que buscar una o dos naves piratas que actúan en el Atlántico. El Almirantazgo inició la mayor operación de rastreo de la historia. Con la flota del Mediterráneo en el Atlántico se formaron nueve grupos de búsqueda, quedando encargado cada uno de ellos de un sector del océano. Pero era buscar una aguja en un pajar. El Graf Spee era un barco muy veloz que podía llegar a los 26 nudos (casi 50 km. por hora). Su seguridad dependía de que los barcos apresados no pidieran socorro, pero una de las naves lo hizo y las cosas se pusieron feas para el Graf Spee. Sin embargo, con un hábil camuflaje puede pasar tranquilamente por medio de la escuadra enemiga.

En la mañana del 3 de diciembre, después de una breve misión en el Indico, el acorazado alemán volvía al Atlántico. A bordo la moral es extraordinariamente alta. En tres meses de piratería habían hundido nueve vapores enemigos con un total de más de 50.000 toneladas. No se había derramado ni una gota de sangre. La guerra parecía una cosa fácil. Sin embargo, el comodoro Henry Harwood, comandante de tres pequeños cruceros ingleses encargados de vigilar las costas sudamericanas estaba preparando al Graf Spee una trampa mortal. Calculó con una probabilidad de uno entre 1.000 que el Graf Spee estaría en aguas del Río de la Plata hacia el 13 de diciembre, como efectivamente ocurrió con puntualidad desconcertante. El corazado alemán fue el primero en avistar a la pequeña flota enemiga. A consecuencia de la batalla tuvo que refugiarse en el puerto neutral de Montevideo. En la mañana del 14 de diciembre fueron desembarcados los heridos alemanes y los prisioneros ingleses que recibieron así la libertad. Y el comandante de la nave empezaba a comprender que había cometido un gran error. Se inicia una batalla diplomática más difícil que la naval. Se corría el riesgo de perder la nave sin haber disparado un cañonazo. Uruguay concede un tiempo a los alemanes para reparar los daños sufridos durante la batalla. Al término de ese tiempo la nave tenía que zarpar, de lo contrario sería incautada y la tripulación internada. Al término del plazo a la salida del puerto esperan las naves enemigas para hundir al Graf Spee. Su capitán ante el dilema con un heroísmo que ha pasado a los anales de la Historia optó por salir del puerto y hundir el buque por voladura.

Blindajes	102 mm. en la línea de flotación;
	19 en el puente de mando;
	19/76 (sobre los depósitos) en cubierta;
	torres de batería principal:
	139 blindaje anterior
	50,6/75,9 blindaje lateral
	12,65 blindaje posterior;
	parapetos (torre de bat. secundaria) 200
Armamento	6 × 280 (2 × 3)
	8 × 150 (8 × 1)
	6 × 100 (3 × 2) AA
	8 × 37 (4 × 2) AA
	10 × 20 (10 × 1) AA
	tubos lanzatorpedos 8 × 533 (2 × 4)
	2 aviones × 1 catapulta
Tripulación	1.124



PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LOS ALMIRANTES (5)

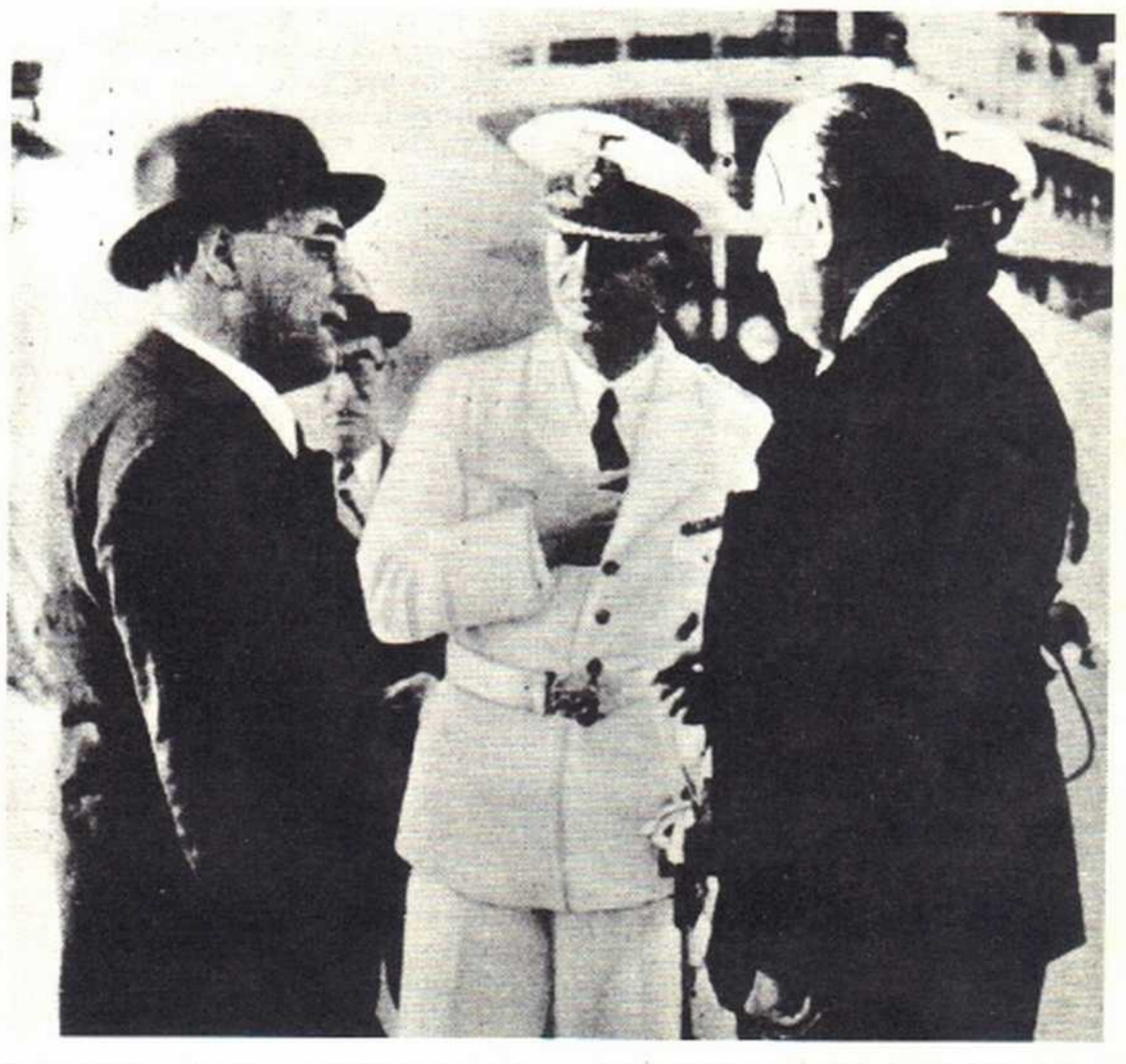
Langsdorff, Hans

Este oficial alemán nació en Hamburgo en 1894 y se suicidó en Buenos Aires el 19 de diciembre de 1939 después de haber procedido a la voladura de su barco a la entrada del puerto de Montevideo. El comienzo de la II Guerra Mundial le encuentra al mando del acorazado de Bolsillo Graf Spee. Desde el primer día de la contienda el capitán de navío Langsdorff lleva una guerra de corso por los océanos del mundo. Después del hundimiento de nueve mercantes la armada británica emprendió la cacería del acorazado fantasma. El 13 de diciembre, mientras el Graf Spee se dirigía al Río de la Plata fue enfrentado por la escuadra naval del comodoro Henry Langsdorff compuesta por el crucero pesado «Exeter» y los cruceros ligeros «Ajax» y «Achilles».

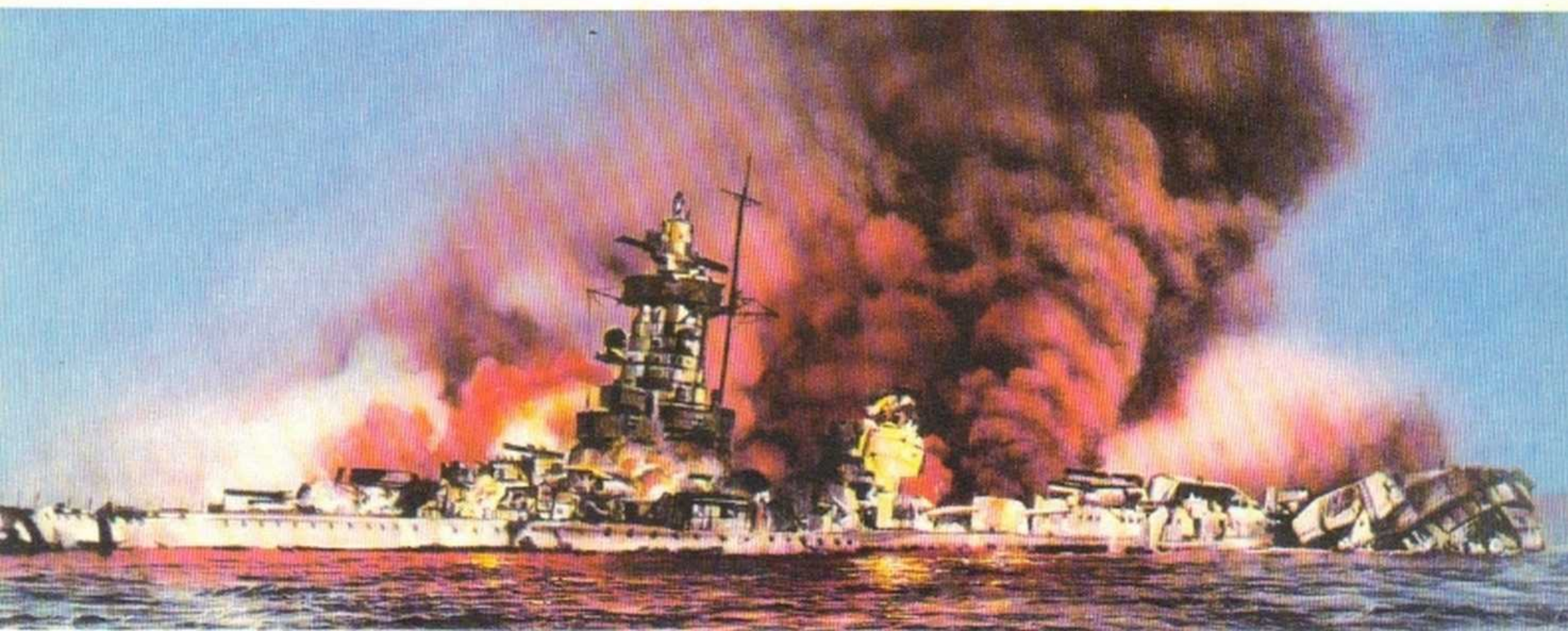
El Graf Spee fue el primero en avistar la flota enemiga. El comandante Langsdorff no se dio cuenta de que tenía que tratar con cruceros. Tomó las naves inglesas por destructores y se lanzó a toda velocidad contra el enemigo. Fue su primer error. Sin embargo a pesar de tratarse de cruceros el Graf Spee tenía siempre ventajas frente al enemigo. Disponía de seis cañones de 280 mm., y de ocho de 150, dirigidos por una perfecta central de tiro. Los tres cruceros ingleses disponían en total de seis cañones de 203 mm. (los del «Exeter») y de 16 de 150 mm. Además una andanada del Graf Spee tenía posibilidad de hundir la sutil coraza de las unidades inglesas, mientras que tres andanadas simultáneas de los cruceros difícilmente habrían podido romper la robusta coraza de la nave corsaria.

La batalla duró una hora y veinte minutos. Murieron 60 hombres. Los tres cruceros ingleses fueron tocados varias veces. En opinión del almirante Charles Woodhouse, comandante del crucero Ajax, «si hubiera querido el comandante Langsdorff podría haber evitado el combate y huir antes de que notásemos su presencia. Pero aceptó la batalla. El Exeter resultó gravemente dañado. Casi todos los expertos que han estudiado esta batalla están de acuerdo en que fue un error del comandante Langsdorff no llevar a término la acción contra el «Exeter».

El comandante Langsdorff fue herido en la cabeza y probablemente su capacidad de juicio quedó disminuida. El Graf Spee quedó bastante malparado y se refugió en el puerto de Montevideo. Allí se le permitió permanecer sólo 72 horas, es decir, hasta el 17 de diciembre. Tras haber intentado en vano obtener una prolongación del permiso, en la tarde del día 17 el capitán Langsdorff sacó la nave del puerto y la hundió. Junto con su tripulación se dirigió después al puerto de Buenos Aires, donde se suicidó.



Arriba; Hans Langsdorff, comandante del «Graf Spee», habla en el puerto de Montevideo con dos funcionarios alemanes. Abajo: El «Graf Spee» arde ante el Río de la Plata.



PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LOS ALMIRANTES (6)

Lütjens, Gunther

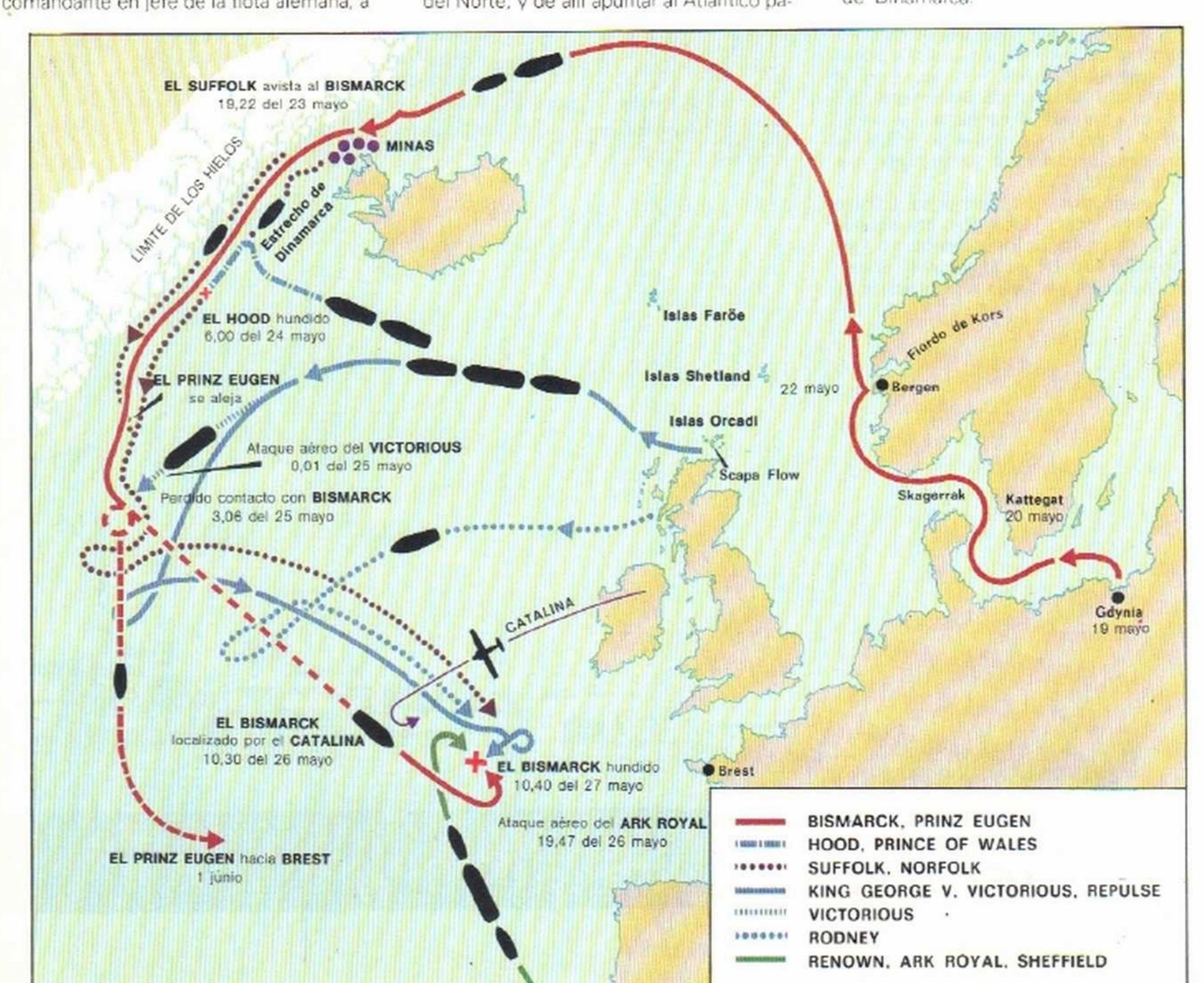
Nació en Hamburgo en 1889 y murió en el Atlántico Norte dejándose hundir con su barco, en mayo de 1941. Pasó a la historia de la Segunda Guerra Mundial por haber protagonizado como comandante del gran acorazado alemán «Bismarck», una de las batallas navales más espectaculares de la guerra.

Al comenzar la segunda guerra mundial realizó operaciones en el Mar del Norte con los cruceros «Nürnberg», «Leipzig» y «Köln»; en abril de 1940 condujo las naves de guerra «Gneisenau» y «Scharnhorst» en la campaña contra Noruega. En julio de 1940 Lütjens sucedió al almirante Withelm Marshall en el cargo de comandante en jefe de la armada alemana.

Tras haber mandado las más importantes acciones de «Shanrnhorst» y el «Geneisenau», participó en la primera y única misión del acorazado «Bismarck». Fue precisamente el éxito de las operaciones llevadas a cabo por los dos primeros acorazados lo que indujo al almirante Raeder, comandante en jefe de la flota alemana, a establecer su estrategia para los ataques de los convoyes británicos en el Atlántico a base de grandes unidades, en contra de la opinión del almirante Doenitz y del propio Lütjens, quienes eran decididos partidarios de la intervención de los submarinos en tal tipo de acciones.

El «Bismarck», bajo el mando del capitán de navío Lindermann, zarpó del puerto de Gdynia el 18 de mayo de 1941, llegó al Atlántico el 24 de mayo, hundió al crucero inglés «Hood» y, sometido a una cacería inexorable por parte de la flota británica, fue hundido el 27 de mayo. El almirante Lütjens pereció en el naufragio.

El día en que el «Bismarck» zarpó del puerto de Gdynia en el golfo de Danzig se tomaron todo tipo de precauciones para mantener oculta su salida. A pesar de ello, un mensaje en clave llegó al almirantazgo británico. Lütjens atravesó sin dificultad los estrechos de acceso a la costa noruega y allí se refugió en el fiordo de Kors. El almirante decidió esperar algunas jornadas a que despejara la niebla, demasiado espesa para adentrarse en el Mar del Norte, y de allí apuntar al Atlántico para cumplir la misión encomendada: acercarse a la ruta de los convoyes destinados a abastecer Inglaterra, pasando por el norte de Islandia a lo largo del estrecho de Dinamarca.



«Bismarck»

El 18 de mayo de 1941 zarpaba del puerto militar de Gotehafen el grupo de combate «Bismarck», para iniciar un raid contra las rutas de abastecimiento inglesas en el Atlántico; empezaba la operación «Rheinürbung». El grupo estaba formado por el acorazado «Bismarck» y el crucero pesado «Prinz Eugen», dos navíos espléndidos y modernos. Nadie piensa que para el acorazado «Bismarck» será ésta su última misión. Una semana después, del soberbio acorazado no quedará nada más que un montón de chatarra y pocas docenas de náufragos. Pero por ahora la nave es, con razón, el orgullo de la nueva Alemania nazi, potente y segura de sí misma. Demasiado segura de sí misma y de su poderoso armamento.

Cuando fue puesta en quilla, Hitler hacía tiempo que había dejado de preocuparse de los límites impuestos por el Tratado de Versalles; por eso, el nuevo acorazado tenía un desplazamiento superior a las 50.000 toneladas, sin recurrir a subterfugios, como se había hecho para construir los primeros acorazados de bolsillo.

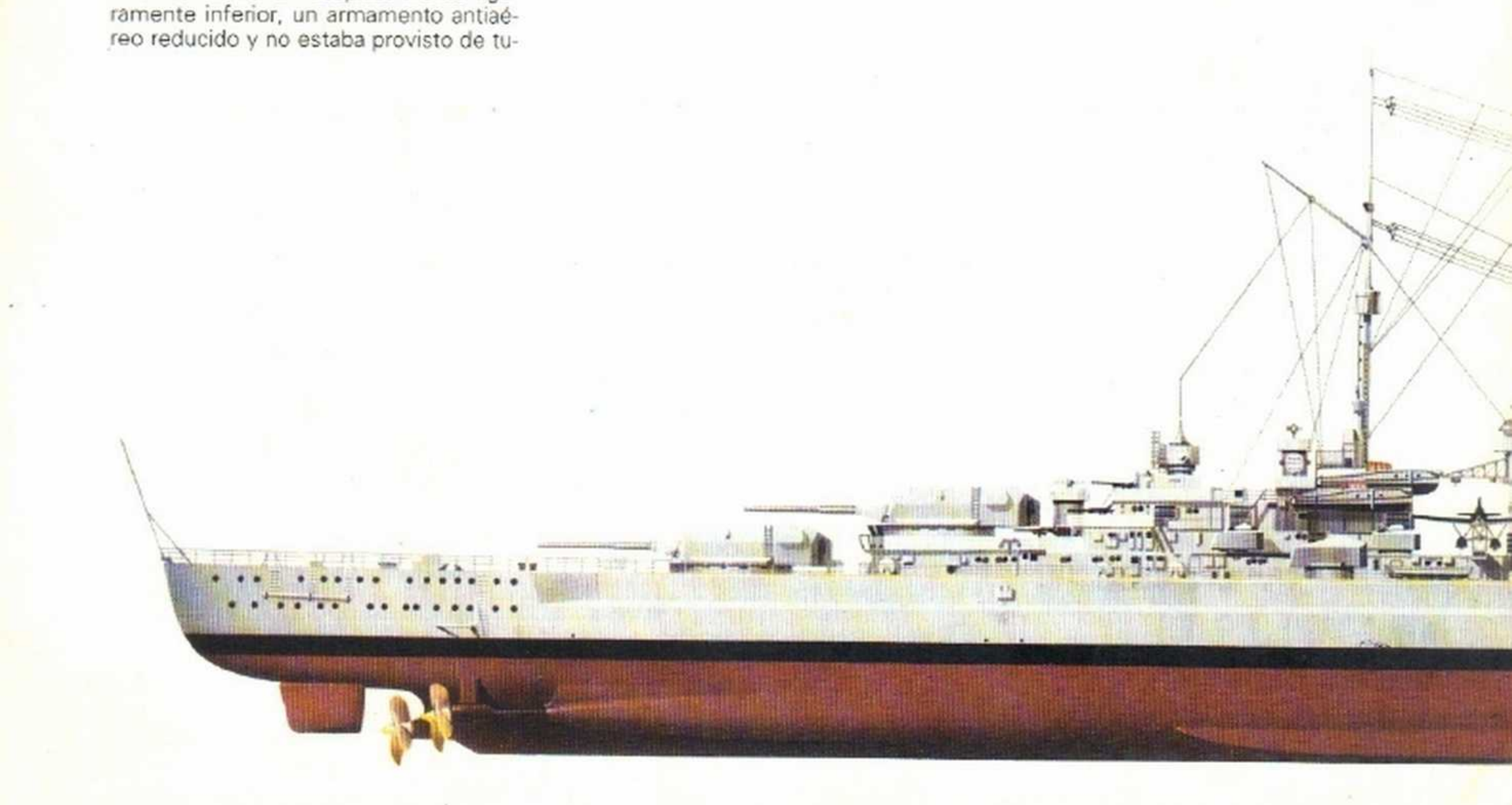
Botado en 1939, como su gemelo «Tripitz», difería de él sólo por algunos detalles: tenía un desplazamiento ligeramente inferior, un armamento antiaéreo reducido y no estaba provisto de tubos lanzatorpedos. El blindaje vertical llegaba a un máximo de 305 mm. y el horizontal a 102 mm. La unidad estaba dotada de radar para la navegación, la localización y el tiro.

Su notable autonomía convertía a esta nave en una arma temible de largo radio. La capacidad de maniobra era excelente gracias a un especial tipo de timón, pero esto será precisamente la causa de su fin. Cuando el navío, alcanzado por los «Swordfish» de los escuadrones 810, 818 y 820 embarcados en el «Ark Royal» quede con el timón bloqueado, se verá necesariamente obligado a virar en redondo sin poder maniobrar. Prácticamente inmovilizado, será totalmente desmantelado por las salvas inglesas. Con su hundimiento terminará la ilusión mantenida de poder ahogar a Inglaterra con los corsarios de superficie o las grandes naves de superficie. A partir de ese momento tendrán la palabra los submarinos.

«BISMARCK»

Botado el 14 de febrero de 1939 en los astilleros Blohm und Voss de Hamburgo.

Dimensiones:	251 × 36 × 10,2 m.
Desplazamiento:	50.153 t. a plena carga.
Propulsión:	3 hélices; turbinas Brown-Bovery en tres ejes, alimentadas por 12 calderas Wagner, con una potencia máxima de 130.000 HP.
Velocidad máxima:	29 nudos.
Autonomía:	15.000 km. a 19 nudos.



En la primavera de 1941, el Mando Supremo de la Marina Alemana celebró una serie de reuniones para establecer la estrategia más funcional en el inmediato futuro. El gran almirante Erich Raeder comandante en jefe de la flota sabía que estaba solo defendiendo el papel de las grandes naves en la guerra contra los convoyes atlánticos, pero estaba decidido a imponer su punta de vista a sus principales contradictores porque tenía razones para suponer que también Hitler lo compartía. La razón principal en la que el gran almirante basaba su opinión era que las grandes unidades habían dado excelentes pruebas en este género de operaciones. A esto se oponía el punto de vista del mismo comandante del acorazado «Bismarck» quien sostenía que los grandes navíos de guerra no eran los más adecuados para las emboscadas, ya que esto suponía en un cierto sentido enviarles a la aventura sin ninguna protección.

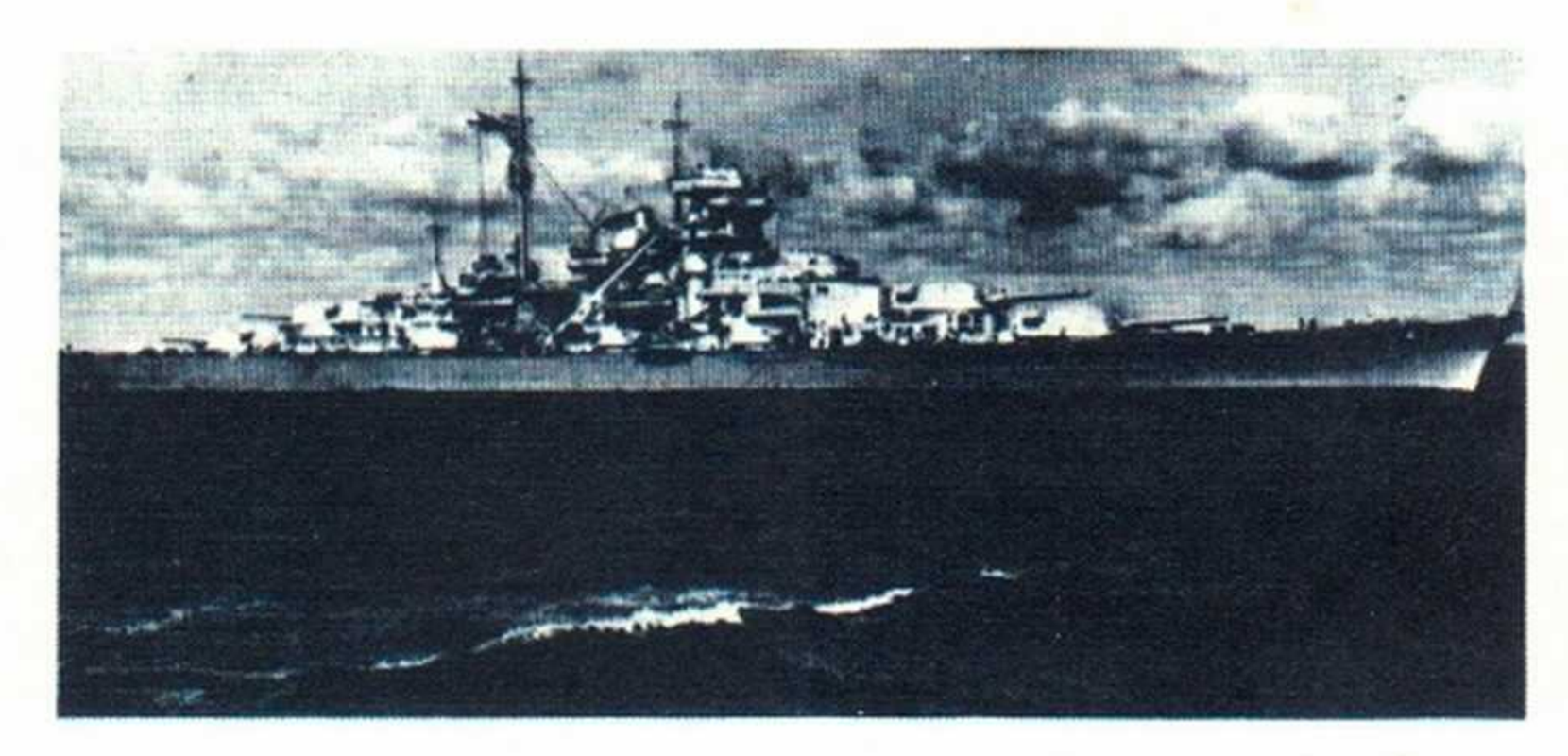
El Bismarck con todo su poderio parecía un navío desperdiciado para la guerra de acecho. Desplazaba 50.153 toneladas y estaba armado con 8 cañones de 340/47, 12 de 150/55, 16 baterías antiaéreas de 105/65 y 36 ametralladoras de 20 mm.

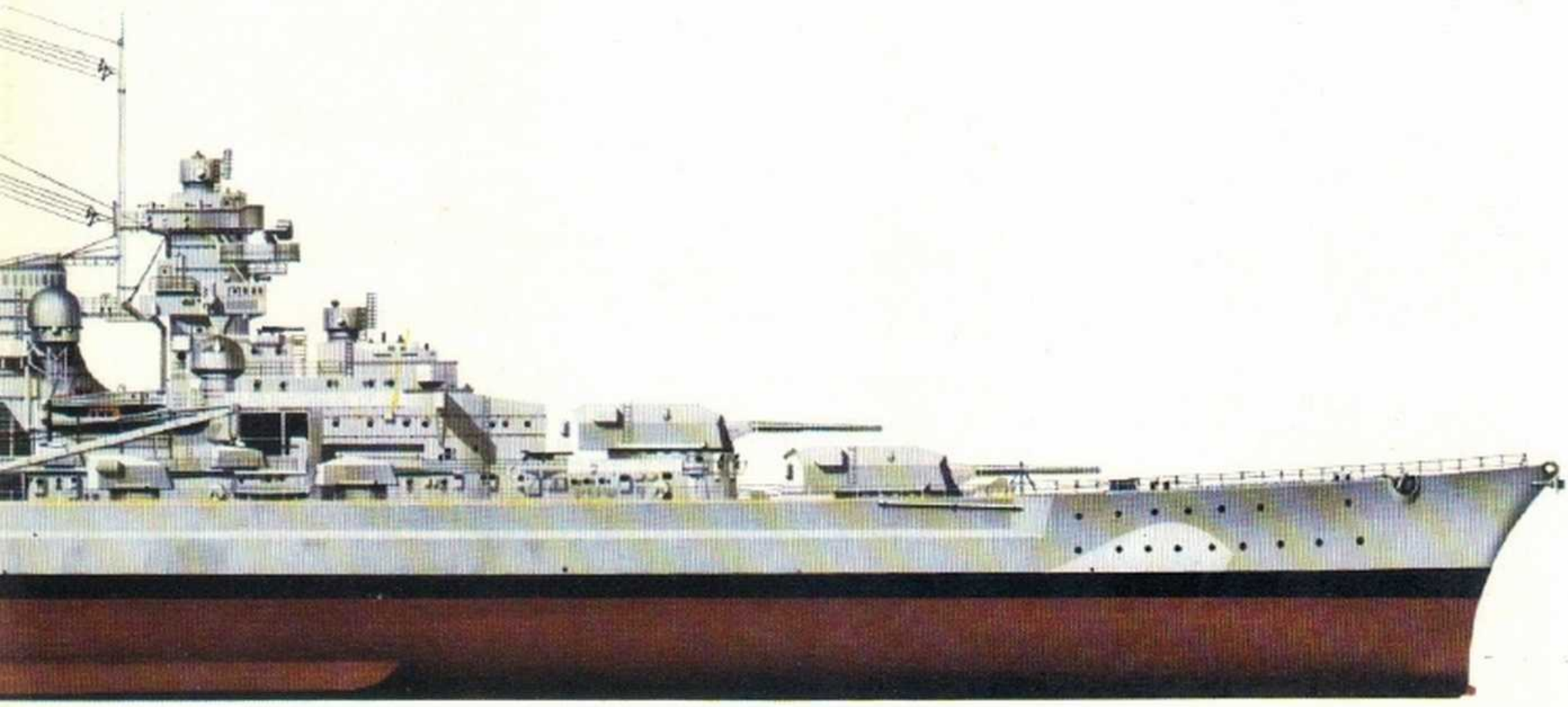
Cuando el Tercer Reich comenzó su construcción en los astilleros Blohm und Voss de Hamburgo, Hitler había declarado abiertamente que con tal decisión Alemania proclamaba bien alto, una vez más, que consideraba derogado el Tratado de Versalles.

El «Bismarck» zarpó para su primera y única misión el 19 de mayo de 1941 seguido por el «Prinz Eugen». Una seca orden cifrada bloqueó la navegación a todas las naves militares y mercantiles en amplios sectores del mar Báltico, a fin de mantener oculta la salida del gran acorazado. Pese a todo un mensaje en clave llegó al Almirantazgo Británico que puso inmediatamente a la Home Fleet en estado de alarma.

En aquel mismo momento se inicia una dramática persecución que culminaría una semana después con el hundimiento del acorazado alemán a poco menos de 400 millas de Brest. Recibió el golpe de gracia del crucero británico Dorsetshire. Con el barco se hundieron el almirante Lütjens y gran parte de la tripulación.

Blindaje	305 mm. en la línea de flotación; 51-102 (sobre los depósitos) en cubierta; 330 (máx.) en la torre de mando; 350 (front.) torres grueso calibre; 205 (front.) torres medio calibre.
Armamento	8 cañones de 380 (4 × 2); 12 cañones de 150 (6 × 2); 16 cañones de 105 (8 × 2) aa; 16 ametrall. de 37 (8 × 2) aa; 36 ametrall. de 20 (4 × 4 + + 6 × 2 + 8 × 1) aa; 6 aviones × 1 catapulta.
Tripulación	1.989 (2.192 como buque insignia).





PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

Destructores de las clases tribal y K

Clase	Royal Navy	Clase Tribal RAN (Australia)	RCN (Canadá)	Clase K
Construida:	Varios astilleros	Cockatoo Sidney	Astillero de Halifax	Varios astilleros
Autorizada:	1935-1936	1939	1939-42	1937
Puesto en quilla:	1936	1939-1942	1940-1943	1937-1938
Botadura:	1937	1940-1944	1941-1946	1938-1939
Completado:	1938-1939	1942-1945	1942-1948	1939-1940
Destino:	12 hundidos 1940-1942; 4 desguazados 1948-1949	4 cancelados. Resto desguazados 1962-1968	El Athabaskan hundido el 29 de abril de 1944; El Haida conservado como Museo 1964. Resto desguazado 1964-1970.	6 hundidos 1940-42; El Kelvin y el Kimberley desguazados 1949.

Hacia la mita de la década de los años 30 los grandes superdestructores construidos por la Marina Británica empezaron a preocupar seriamente al Almirantazgo Británico que decidió construir una clase de grandes destructores con potencia artillera muy incrementada. El resultado fue la Clase Tribal.

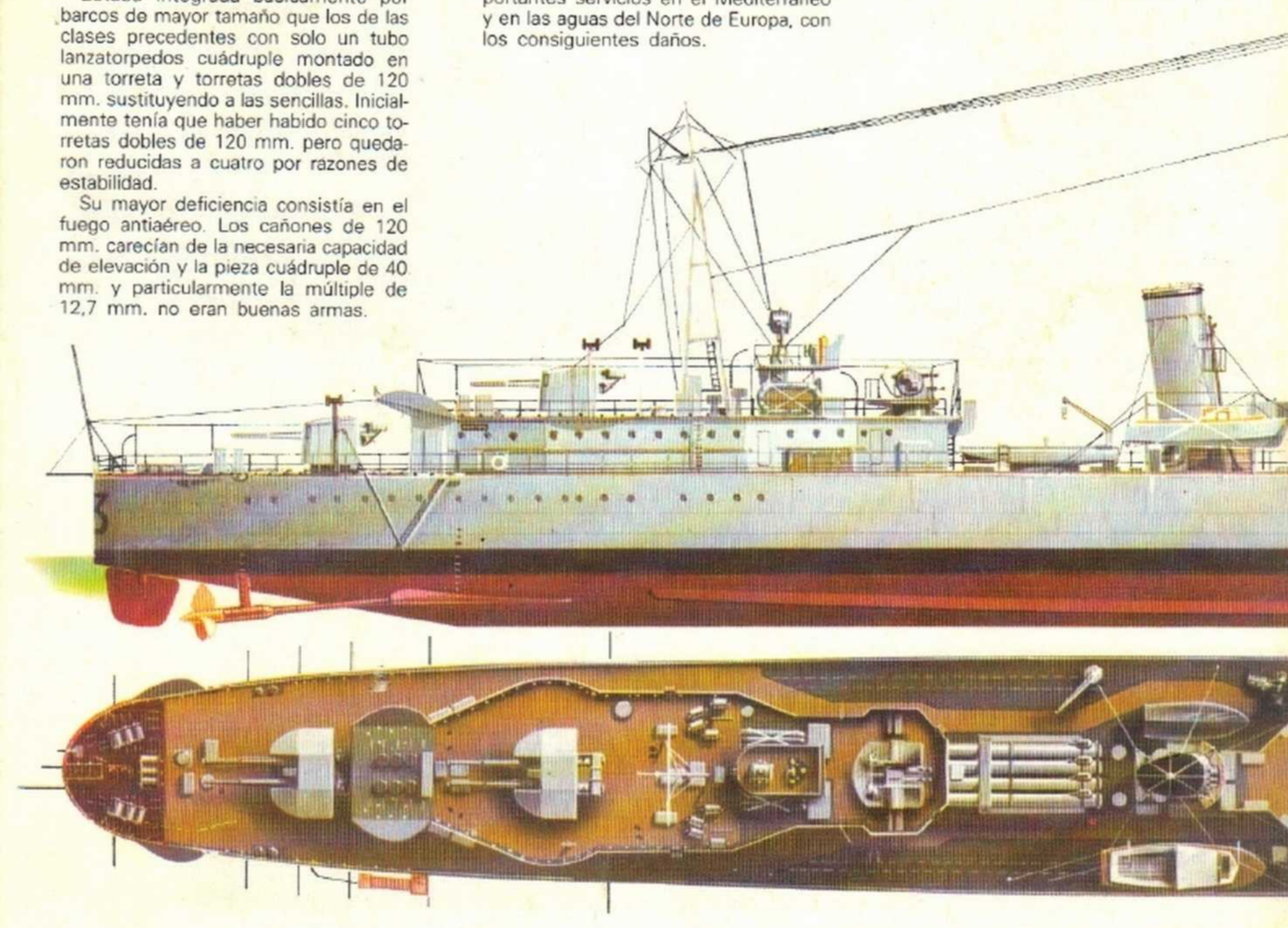
Estaba integrada básicamente por barcos de mayor tamaño que los de las clases precedentes con solo un tubo lanzatorpedos cuádruple montado en una torreta y torretas dobles de 120 mm. sustituyendo a las sencillas. Inicialmente tenía que haber habido cinco torretas dobles de 120 mm. pero quedaron reducidas a cuatro por razones de estabilidad.

Su mayor deficiencia consistía en el fuego antiaéreo. Los cañones de 120 mm. carecían de la necesaria capacidad de elevación y la pieza cuádruple de 40 mm. y particularmente la múltiple de 12,7 mm. no eran buenas armas.

Las modificaciones de guerra incluían la sustitución de un cañón doble de 120 mm., por una torreta en la posición X, y la instalación de cañones de 20 mm. y radar.

Estos grandes e impresionantes barcos fueron muy utilizados al comienzo de la II Guerra Mundial, prestando importantes servicios en el Mediterráneo y en las aguas del Norte de Europa, con los consiguientes daños.

Los tribal Mejorados de las Marinas canadiense y australiana estaban completados con estas modificaciones y los supervivientes se reconstruyeron en la década de los 50 como buques de escolta antiaéreos y antisubmarinos.



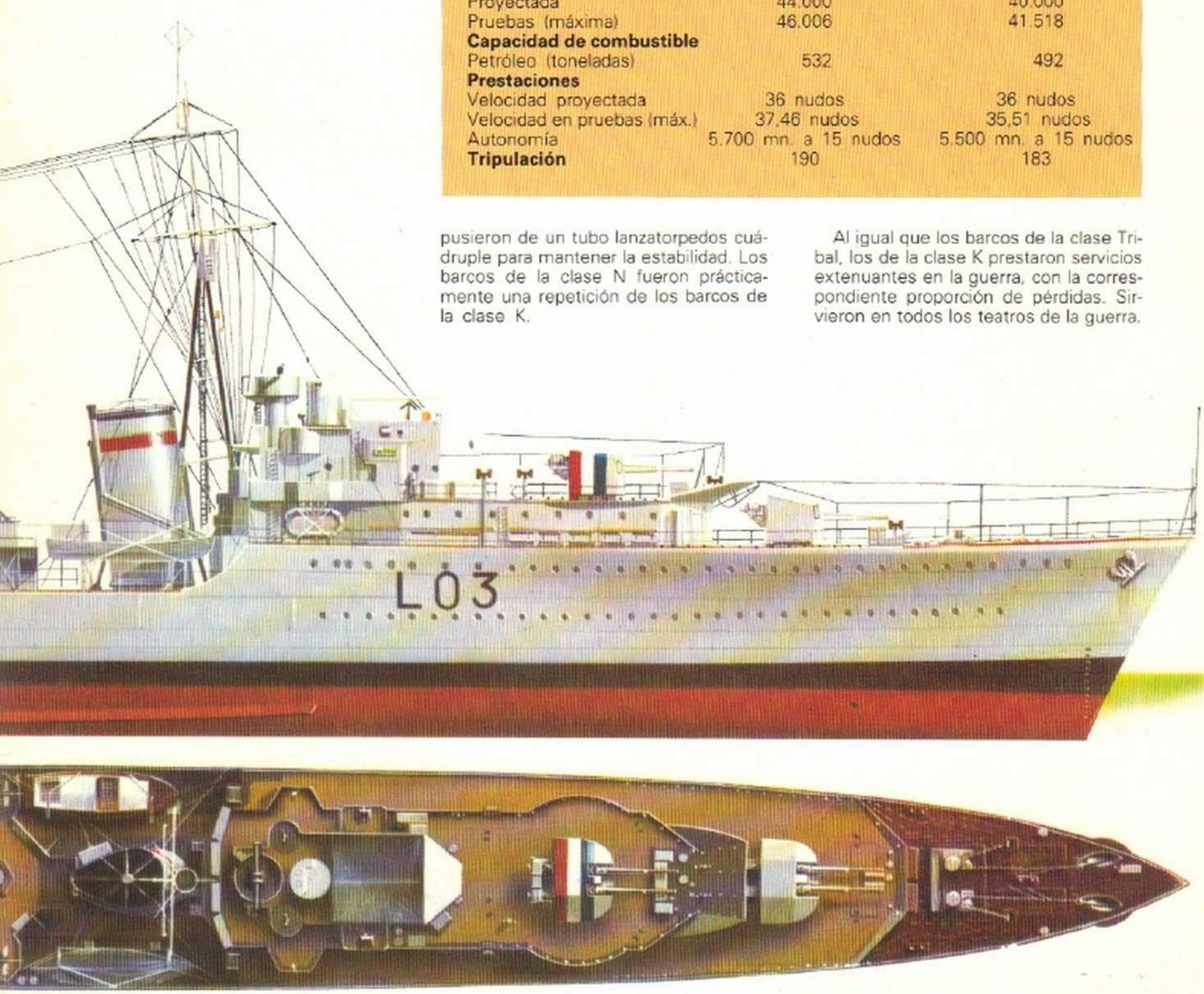
Los barcos de la clase Tribal eran bastante grandes, complicados y caros. La clase siguiente, la clase J, utilizó un método de construcción mejorado y consiguió un equilibrio más adecuado entre la potencia artillera y el armamento de torpedos.

Los barcos de la clase K fueron virtualmente idénticos a los de la clase J. Sus cascos sirvieron de base a las series de clases de destructores de «emergencia bélica», que se diferenciaban principalmente por tener cuatro torretas sencillas en lugar de tres dobles.

La eliminación de una de las calderas posibilitaba la existencia de una chimenea sencilla instalada, con lo que se ganaba espacio en la cubierta y se conseguía una mejora en los arcos de fuego de los cañones. Las clases L y M fueron básicamente similares, excepto por el hecho de que eran ligeramente más grandes y de que tenían una torreta doble cerrada más complicada. Era mucho más pesada la torreta doble anterior, de tal modo que las clases L y M sólo dispusieron de un tubo lanzatorpedos cuádruple para mantener la estabilidad. Los barcos de la clase N fueron prácticamente una repetición de los barcos de la clase K.

	Clase Tribal	Clase K
Desplazamiento		
Estándar (toneladas)	1.990	1.790
A plena carga (toneladas)	2.560	2.370
Dimensiones		
Eslora:		
(entre perpendiculares)	108,5 m.	103,7 m.
(total)	115,1 m.	108,9 m.
Manga	11,1 m.	10,9 m.
Calado	4 m.	4,1 m.
Armamento		
Cañones:	8	6
120 mm.		
40 mm.	4	4
12,7 mm.	8	8
Tubos lanzatorpedos:		
533 mm.	4	10
Maquinaria		
Calderas:		
(tipo)	Admiralty 3 tambores	Admiralty 3 tambores
(número)	3	2
Máquinas (tipo)	Parsons	Parsons
Hélices	2	2
Potencia total SHP		
Proyectada	44.000	40.000
Pruebas (máxima)	46.006	41.518
Capacidad de combustible		
Petróleo (toneladas)	532	492
Prestaciones		
Velocidad proyectada	36 nudos	36 nudos
Velocidad en pruebas (máx.)	37,46 nudos	35,51 nudos
Autonomía	5.700 mn. a 15 nudos	5.500 mn. a 15 nudos
Tripulación	190	183

Al igual que los barcos de la clase Tribal, los de la clase K prestaron servicios extenuantes en la guerra, con la correspondiente proporción de pérdidas. Sirvieron en todos los teatros de la guerra.



Mountbatten, Louis

Miembro de la Casa Real Británica. Nació en Frogmore House (Windsor) en 1900 y murió en las cercanías de Mullaghmore (mar de Irlanda) en 1979.

Descendiente de una noble familia alemana, los Battenberg (su padre se había casado con una hija de la reina Victoria), que anglizaron su apellido en 1917 por el histerismo antialemán que siguió al comienzo de la primera guerra mundial (su padre fue obligado a dimitir del prestigioso cargo de lord del mar), el joven Louis, después de haber asistido a la academia naval de Dartmouth, fue en 1918 segundo comandante de una nave que operaba en el mar del Norte y luego subteniente de navío en el submarino P-31.

En 1920 acompañó al príncipe de Gales en un viaje por el Pacífico y desde entonces les unió una cordial amistad.

En 1934 obtuvo el mando de un destructor y luego fue destinado al Almirantazgo, donde dio pruebas de espíritu de innovación sugiriendo numerosas modificaciones en el sistema de comunicaciones radiotelegráficas del ejército. Al comienzo de la segunda guerra mundial, Mountbatten volvió al mar distinguiéndose en acciones valerosas al mando del destructor «Kelly». En 1940 fue llamado como asesor de las Conbined Operations y en 1942 Churchill le hizo nombrar jefe de la misma organización. En este cargo Mountbatten pudo desarrollar su inventiva y su valor, organizando los famosos comandos que se distinguieron en audaces golpes de mano contra las bases francesas de los U-Boote, contra los laboratorios noruegos para la producción de agua pesada, y en el desafortunado desembarco de Dieppe.

· En la primavera de 1947, después de acabada la contienda, fue el último virrey británico de la India. A él correspondió el 15 de agosto de 1947 arriar la Unión Jack en Delhi, cuando la India y el Pakistán recibieron la independencia. De regreso a la patria tuvo el placer de ver a su sobrino preferido, Felipe, casarse con la futura reina Elizabeth. Más tarde le fue conferido el título de lord del mar.

Murió el 27 de agosto de 1979, víctima de un atentado de los terroristas irlandeses del IRA.

Bajo estas líneas, el destructor «Kelly» a cuyo mando estuvo Lord Mountbatten.

Arriba, el matrimonio Mountbatten, en la India, con el mahatma Ganhdi.

El destructor Kelly de la clase K cabeza de flotilla, botado en 1938, transmitiendo un mensaje a otro destructor en el mar, al comienzo de la Segunda Guerra Mundial.

Nimitz, Chester W.

Aunque desde niño aspiraba a ser oficial de Infantería, Nimitz estaba destinado a ser almirante, acaso el más famoso en la historia de la Marina de los Estados Unidos. Nombrado jefe de la flota americana después del desastre de Pearl Harbor, llevó a la victoria a sus naves contra los japoneses, concluyendo la triunfal campaña el 2 de septiembre de 1945, cuando en el Missouri, anclado en la rada de Tokio, los delegados japoneses firmaron la rendición sin condiciones de su país.

Su abuelo había muerto en el mar, después de haber construido en Fredericksburg (Texas) un hotel en forma de barco, y esto era todo lo que podía relacionar al joven Nimitz con un pasado marítimo.

Entró en la Academia Naval porque no encontró plaza en West Point. Pronto se reveló dotado de ingenio activo, de gran voluntad y concretas dotes de mando que le permitirían destacar en cualquier arma. Debutó en pequeños destructores, luego pasó a los submarinos y en esta capacidad luchó en el Atlántico durante la I Guerra Mundial.

A pesar de sufrir intensos mareos cuando estaba embarcado, pronto se pusieron de manifiesto sus excelentes dotes de navegante.

En 1940 fue propuesto comandante en jefe de la Flota del Pacífico, pero el cargo le correspondió a Kimmel, quien quedó sumamente afectado por la tragedia de Pearl Harbor. Así fue como le llegó el turno a Nimitz.

Después de la victoria sobre Japón, no se retiró e incluso fue consejero especial de los ministros de Marina. Fue jefe de las operaciones navales de los Estados Unidos, premiado con docenas de condecoraciones y 15 doctorados «honoris causa», y galardonado con la Orden de la Jarretera por la reina de Inglaterra.

Se casó y tuvo cuatro hijos. Nunca escribió memorias ni libros de ninguna clase. Decía de sí mismo: «Yo soy como un tipo que hace negocios. Los momentos más felices son cuando compra y cuando vende.» Chester W. Nimitz murió en Yerba Buena (California) el 20 de febrero de 1966.

Derecha: Nimitz en Saipán, islas Marianas, en un jeep junto con el almirante King (junto al conductor) y el general Smith. Nimitz mandaba la flota del Pacífico.

Portaaviones de ataque «Hornet»

Después del ataque japonés contra Pearl Habor, la opinión pública norteamericana, a pesar de haber reaccionado con indignación, estaba todavía conmocionada. A ello contribuía el hecho sabido de que Japón estaba muy lejos, por lo que el ciudadano medio no veía con claridad cómo se podría devolver la ofensa al enemigo. Técnicamente hablando, en efecto no era posible, pero por evidentes motivos psicológicos y de prestigio se decidió intentarlo de todos modos.

Como no existían aviones capaces de llegar a Japón por falta de autonomía, se decidió «ayudar» a los bombarderos escogidos para la empresa, los Mitchell B-25-B, haciendo que despegaran de un portaaviones que se acercaría lo más posible al objetivo. La unidad elegida para esta empresa fue un moderno portaaviones que acababa de entrar en servicio: el «Hornet».

El «Hornet» estaba clasificado como portaaviones de ataque por sus características, las cuales le permitían realizar operaciones bélicas de larga distancia transportando un considerable número de aviones, desde cazas hasta bombarderos y torpederos; además tenía buenos medios de autodefensa. Por el contrario, los portaaviones de escolta de los que se construyeron 71 unidades durante la guerra (a tiempo para que participaran en las operaciones), podían llevar todo lo más unos 30 aviones, que sólo bastaban para formar una pantalla aérea sobre el convoy. Además su armamento antiaéreo era reducido.

Después de transportar los B-25, el «Hornet», realizó muchas hazañas de guerra, pero su vida bélica fue breve: el 28 de octubre de 1942, en lo más encarnizado de la batalla de Guadalcanal, fue alcanzado por los torpedos de dos aviones japoneses. Inmediatamente después, en rápida sucesión, cayeron sobre él tres bombas de 250 kg. y un avión cuyo piloto había sido herido mortalmente. El buque quedó reducido a un montón de chatarra en llamas.

Botado el 14 de diciembre de 1940 en los astilleros Newport News Shipbuilding & Dry Dock (Virginia).

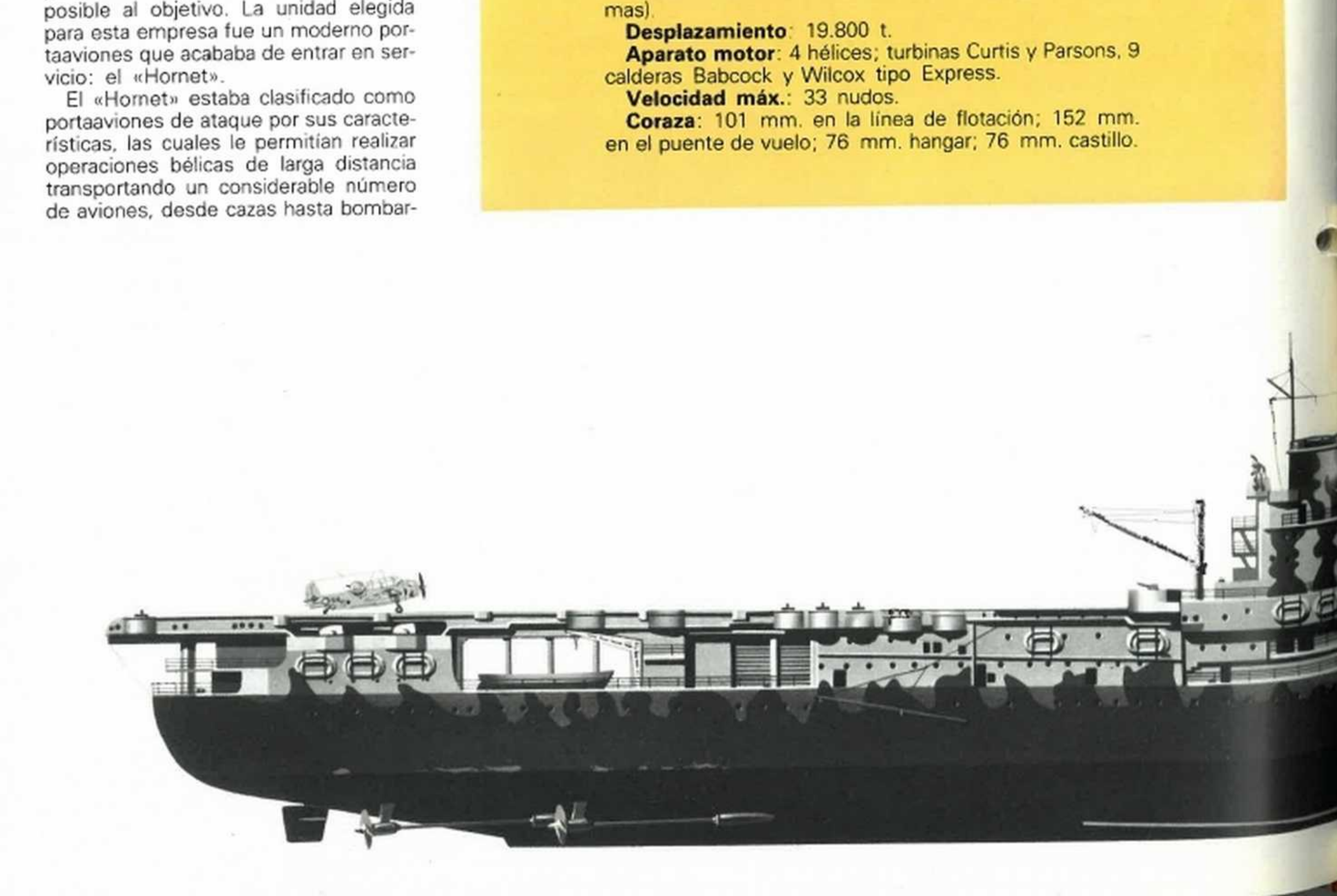
Dimensiones: 264 × 25,3 × 6,6 m. (longitudes máximas).

Desplazamiento: 19.800 t.

Aparato motor: 4 hélices; turbinas Curtis y Parsons, 9 calderas Babcock y Wilcox tipo Express.

Velocidad máx.: 33 nudos.

Coraza: 101 mm. en la línea de flotación; 152 mm. en el puente de vuelo; 76 mm. hangar; 76 mm. castillo.



A diferencia de los portaaviones de la clase «Ranger», los de la clase «Yorktown» a la que pertenecía el «Hornet» tenían una chimenea convencional y una isla. Con el fin de mejorar la maniobrabilidad de los aviones en la cubierta, estaban dotados de tres ascensores en la línea central y tres catapultas.

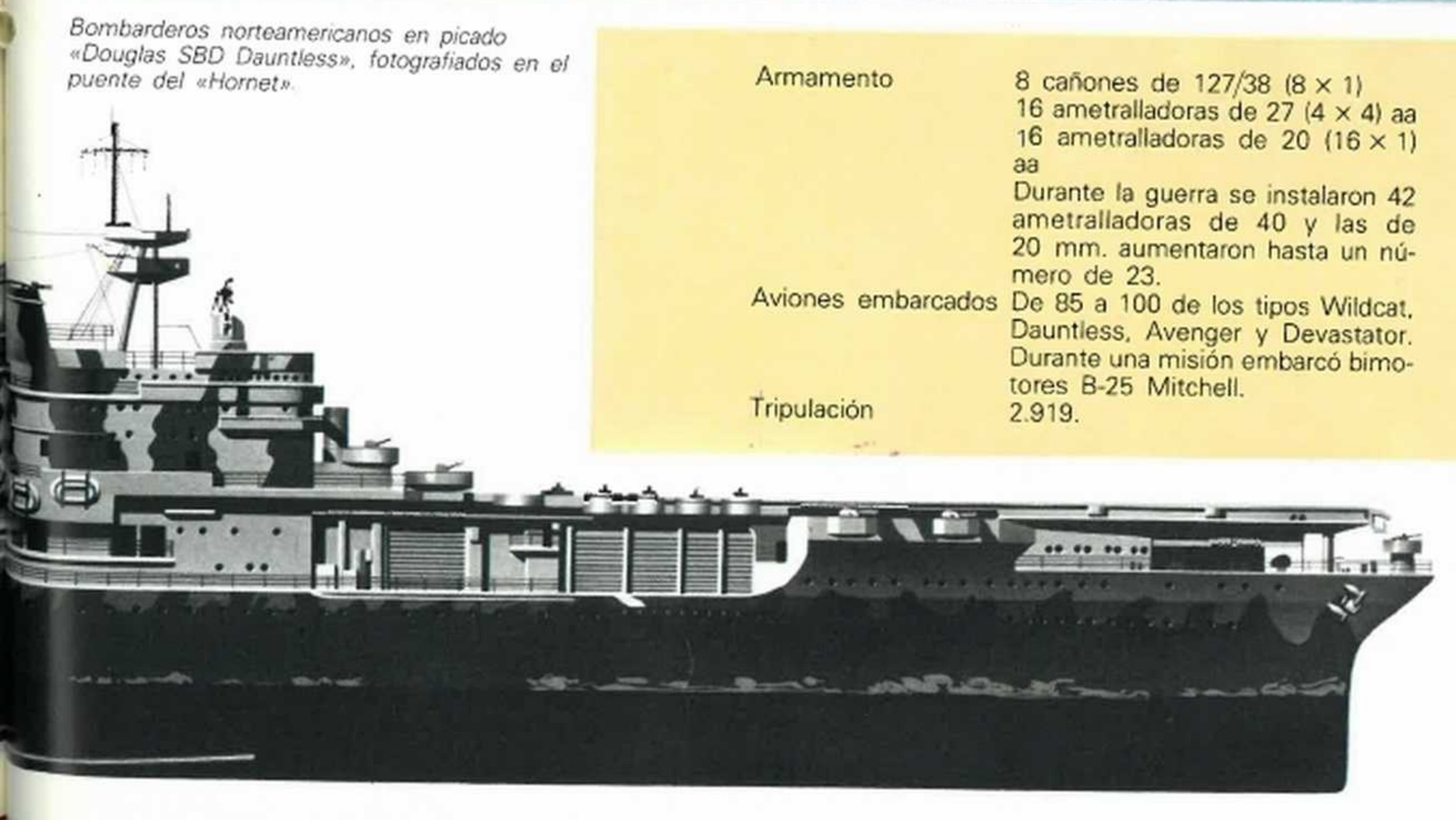
La cubierta de vuelo disponía de mecanismo de frenado de aviones, a cada extremo.

Los portaaviones norteamericanos de aquel período estaban proyectados para alcanzar velocidades elevadas y sostenidas yendo hacia popa de tal modo que los aviones pudieran aterrizar en cada dirección. Esta característica nunca fue utilizada de modo operativo.

Después de que las limitaciones impuestas por el Tratado de Washington terminaran el 31 de diciembre de 1936, Estados Unidos pudo construir tantos portaaviones como quiso, cualquiera que fuera el desplazamiento exigido. El Acta de Expansión Naval de 17 de mayo de 1938 autorizaba aumentar notablemente el desplazamiento de portaaviones. Por otra parte, la expansión del poderío japonés en China y las previsiones de guerra en Europa hicieron considerar a la Marina norteamericana que los números eran más importantes que las mejoras en los proyectos, y así se volvió al tipo «Yorktown» para construir el primer nuevo portaaviones que se llamó «Hornet». Las diferencias más significativas entre ambos portaaviones consistían en la anchura mayor en el Hornet de la cubierta de vuelo, su mayor número de cañones ligeros antiaéreos y un desplazamiento ligeramente mayor.

Bombarderos norteamericanos en picado «Douglas SBD Dauntless», fotografiados en el puente del «Hornet».

Armamento	8 cañones de 127/38 (8 × 1) 16 ametralladoras de 27 (4 × 4) aa 16 ametralladoras de 20 (16 × 1) aa Durante la guerra se instalaron 42 ametralladoras de 40 y las de 20 mm. aumentaron hasta un número de 23.
Aviones embarcados	De 85 a 100 de los tipos Wildcat, Dauntless, Avenger y Devastator. Durante una misión embarcó bimotores B-25 Mitchell.
Tripulación	2.919.



PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

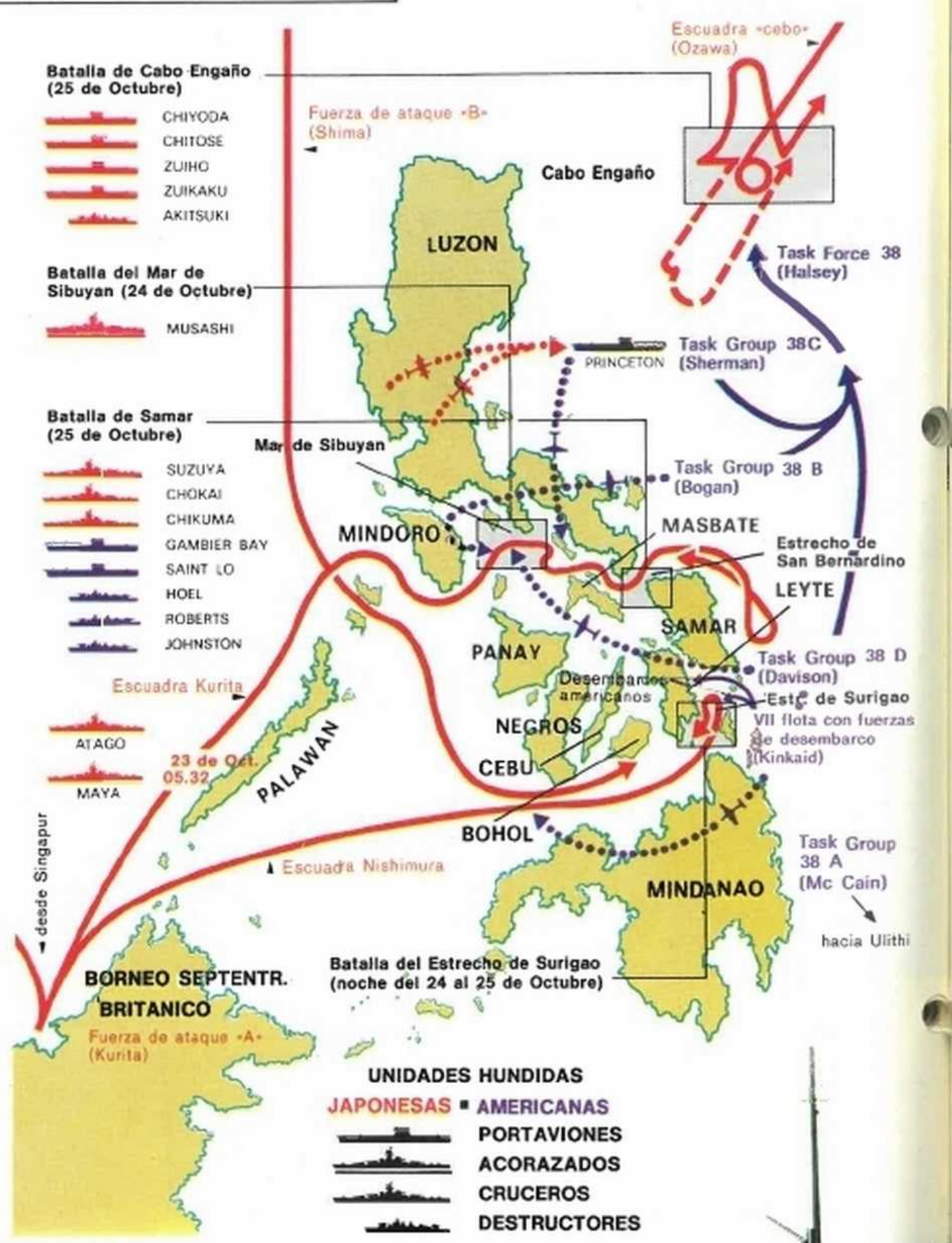
Crucero pesado «Chokai»

En la Marina Imperial japonesa, desde los años gloriosos del almirante Togo, que la había llevado a la victoria en Tsushima, estaba de moda un sistema sencillo, pero al parecer eficaz, de mantener aguzada la vista de los artilleros apuntadores para la eventualidad de un combate nocturno.

Se trataba de subir a cubierta de noche, con la nave completamente oscurecida y contar el mayor número posible de estrellas. Podría parecer un sistema tan rudimentario como ingenuo, pero no lo pensaron así los marineros americanos que en la noche del 7 al 8 de agosto de 1942 vieron venírseles encima como un monstruo marino la escuadra de cruceros del almirante Gunichi Kurita. Disparando como enloquecidos, los barcos japoneses pasaron por en medio de los norteamericanos hundiendo cuatro cruceros y averiando al quinto después de diez minutos. El barco insignia era el crucero pesado «Chokai», una nave no muy reciente porque tenía ya once años, pero que imponía respeto.

De línea baja y veloz, tenía a proa tres dobles de 203 mm. emplazadas con la torre central más elevada, lo que permitía una notable concentración y precisión de fuego. El armamento antiaéreo, inicialmente de potencia normal, llegó en 1944 a cuatro cañones de 160 y 66 ametralladoras de 25 mm. Una coraza aceptable, buena velocidad y gran autonomía le convertían sin duda en una buena unidad.

Las acciones principales en que tomó parte fueron: la fallida invasión de Midway, con el grupo de cruceros pesados de la escuadra principal del almirante Kondo.



Botado en los astilleros Mitsubishi, de Nagasaki, el 5 de abril de 1931.

Dimensiones	203,76 m. × 18,69 × 6,1
Desplazamiento	13.160 t.
Motores	4 hélices; turbinas de vapor con reductor de engranajes; 12 calderas Kampon de nafta.
Velocidad máx.	35,50 nudos.
Autonomía	30.000 km. a 14 nudos.

En la serie de batallas de Guadalcanal, el crucero pesado «Chokai» fue el buque insignia de la escuadra Kurita.

En la primavera de 1942 la alarma dada sobre Guadalcanal llamó la atención del Alto Mando Aliado. Según informaciones recibidas de un desconocido, los japoneses se afanaban en la construcción de un aeródromo en aquella isla sin ninguna importancia del archipiélago de las Salomón. Los australianos gritaron que una base aérea nipona en Guadalcanal sería como una viga en el ojo para la defensa aliada. Todo ello dio lugar a que el desembarco aliado en la isla obtuviera la aprobación al máximo nivel, de tal modo que la primera ofensiva americana, contrariamente a las intenciones tan solemnemente expresadas, fue lanzada en el Pacífico, mientras el frente europeo era relegado a segundo plano con gran disgusto de Churchill.

Nadie podía prever que la batalla de Guadalcanal duraría más de seis meses y exigiría tan gran derroche de hombres y materiales de una parte y de otra. En cualquier caso el 7 de agosto de 1942 una imponente flota aliada, compuesta por tres cruceros australianos («Australia», «Canberra» y «Hobart») y dos americanos («San Juan» y «Chicago») como protección de numerosos transportes de diversa naturaleza y acompañada de un solo grupo de destructores, se asomó al horizonte del litoral norte de Guadalcanal.

Prácticamente se consumó el desembarco. Sólo faltaba por descargar una parte del material destinado a garantizar la defensa de la división y a permitirle construir la base aérea que los japoneses habían comenzado. Y fue precisamente la noche entre el 8 y el 9 de agosto cuando los japoneses hicieron acto de presencia. Y lo hicieron a su manera, sorprendiendo al enemigo donde menos se lo esperaba: en el mar.

Apenas llegó de Guadalcanal el aviso del imprevisto e inesperado desembarco americano la mañana del 7 de agosto, Mikawa había izado su insignia en el crucero «Chokai» y había salido con rumbo al sur con «la fuerza de intervención» formada con las unidades disponibles en el momento, es decir, cuatro cruceros pesados además del «Chokai», dos cruceros ligeros y un destructor. Al tomar el mar con dirección al sur, el contraalmirante Mikawa tomaba la responsabilidad de una operación que en ningún caso parecía corresponder a la Marina. La tarde del 8 de agosto la fuerza de intervención se aproximó navegando en línea de fila al canal al sur de la isla de Savo, uno de los dos puntos obligados para alcanzar el mar de Guadalcanal. Los combates no concluyeron hasta el 9 de febrero de 1943, en que pudo considerarse que Guadalcanal estaba sólidamente en manos americanas. El Alto Mando Aliado había empezado así la reconquista del océano Pacífico.

Coraza	102 mm. en la línea de flotación; 76-102 (sobre los depósitos) en cubierta; 76 torres de los cañones.
Armamento	10 cañones de 203/50 (5 × 2). 4 cañones de 120/50 (4 + 1) aa. 12 ametralladoras de 25 aa (1). 8 tubos lanzatorpedos de 610 mm. (4 × 2). 2 aviones × 2 catapultas.
Tripulación	773.

(1) Aumentadas a 66 en los trabajos efectuados en 1944.

Derecha: Tropas norteamericanas durante el desembarco en Guadalcanal.

Ozawa, Yisaburo

Cuando a finales de 1941 Japón entró en guerra, Ozawa era jefe del grupo de asalto occidental, encargado de realizar los desembarcos en Malasia y en las Indias Holandesas y eliminar las últimas fuerzas navales aliadas. A las órdenes del vicealmirante Nobutake Kondo, comandante de la II Flota, Ozawa guió a su grupo en la batalla del mar de Java (27 de febrero-1 de marzo de 1942) contra las fuerzas navales aliadas, a las órdenes del contraalmirante holandés Karel Doorman.

El grupo de Ozawa estaba formado por el crucero ligero «Sendai», la 3.ª y 5.ª flotilla de destructores (compuesta la primera por 14 destructores y los dos cruceros ligeros «Natori» y «Yura»; la segunda por 11 destructores y el portaaviones ligero «Rynio»), así como unidades menores y hasta 56 transportes de tropas.

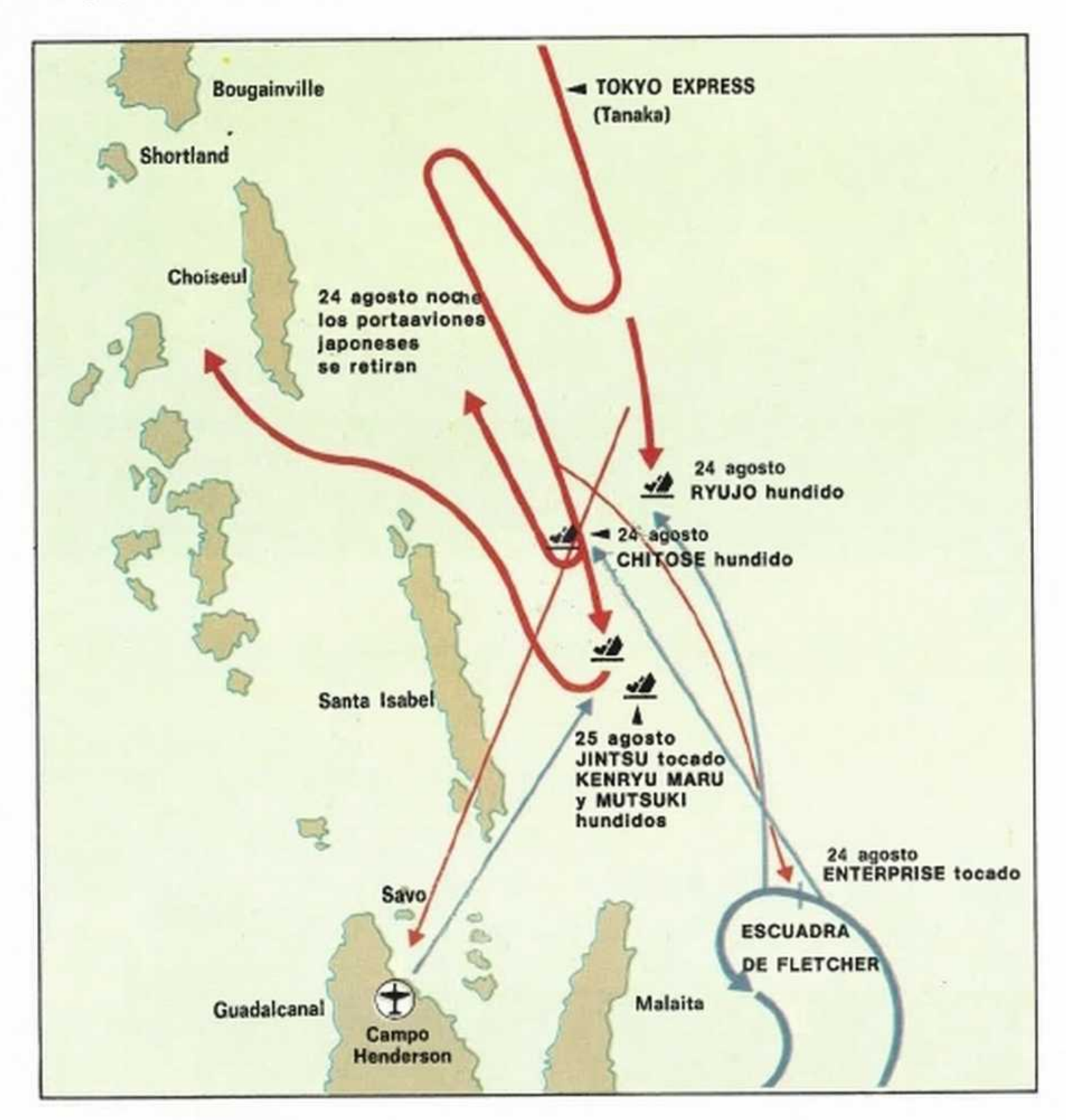
Fue después comandante de la 1.ª División de portaviones que permaneció largo tiempo en la base de Kahili, en la isla de Ballale, para proteger la ocupación japonesa de Nueva Guinea y las Salomón.

El 19 y 20 de junio de 1944, después de haber llegado a comandante de la primera flota móvil, participó en la batalla de las Marianas con la 1.ª División de portaaviones («Taiyo», «Zuikaku» y «Shokaku»), la 2.ª («Junyo», «Hiyo» y «Ryuio») y la 3.ª («Chitose» «Chiyoda» y «Zuiho») con un total de 430 aviones a bordo.

Participó luego en la batalla de Leyte (23-26 de octubre de 1944), al frente de la primera flota móvil, Fuerza del Norte, formada por la 3.ª División de portaaviones («Zuikaku», Chitose», «Chiyoda» y «Zuiho»), la 4.ª División («Ityuga» e «Ise», y los cruceros «Oyodo» y «Tama»), diez destructores y el crucero ligero «Isuzu». Fue el protagonista de la batalla de Cabo Engaño, teniendo como adversario al almirante William Halsey, comandante en jefe de la III Flota. Los aviones norteamericanos echaron a pique al «Chitose», «Zuikaku», «Chiyoda», «Zuiho» y al crucero «Tama», y Ozawa fue obligado a retirarse del campo de batalla.

En mayo de 1945 en la última fase de la segunda guerra mundial fue jefe de la Flota Combinada.

Yisaburo Ozawa murió en Tokio en el año 1966.



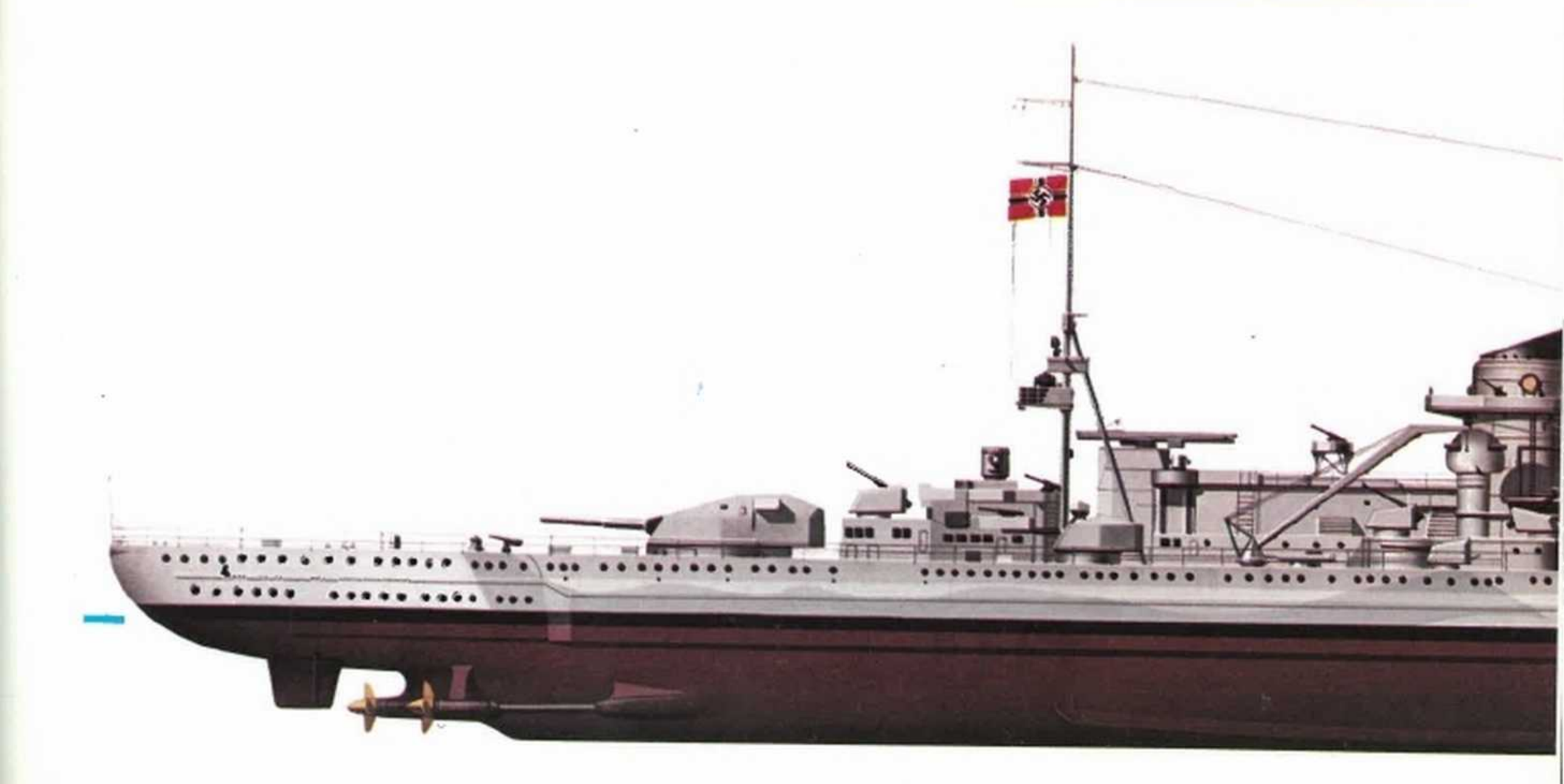
El gráfico ilustra el rumbo de las naves y los aviones que participaron en el encuentro de las Salomón orientales el 24 y 25 de agosto de 1942.

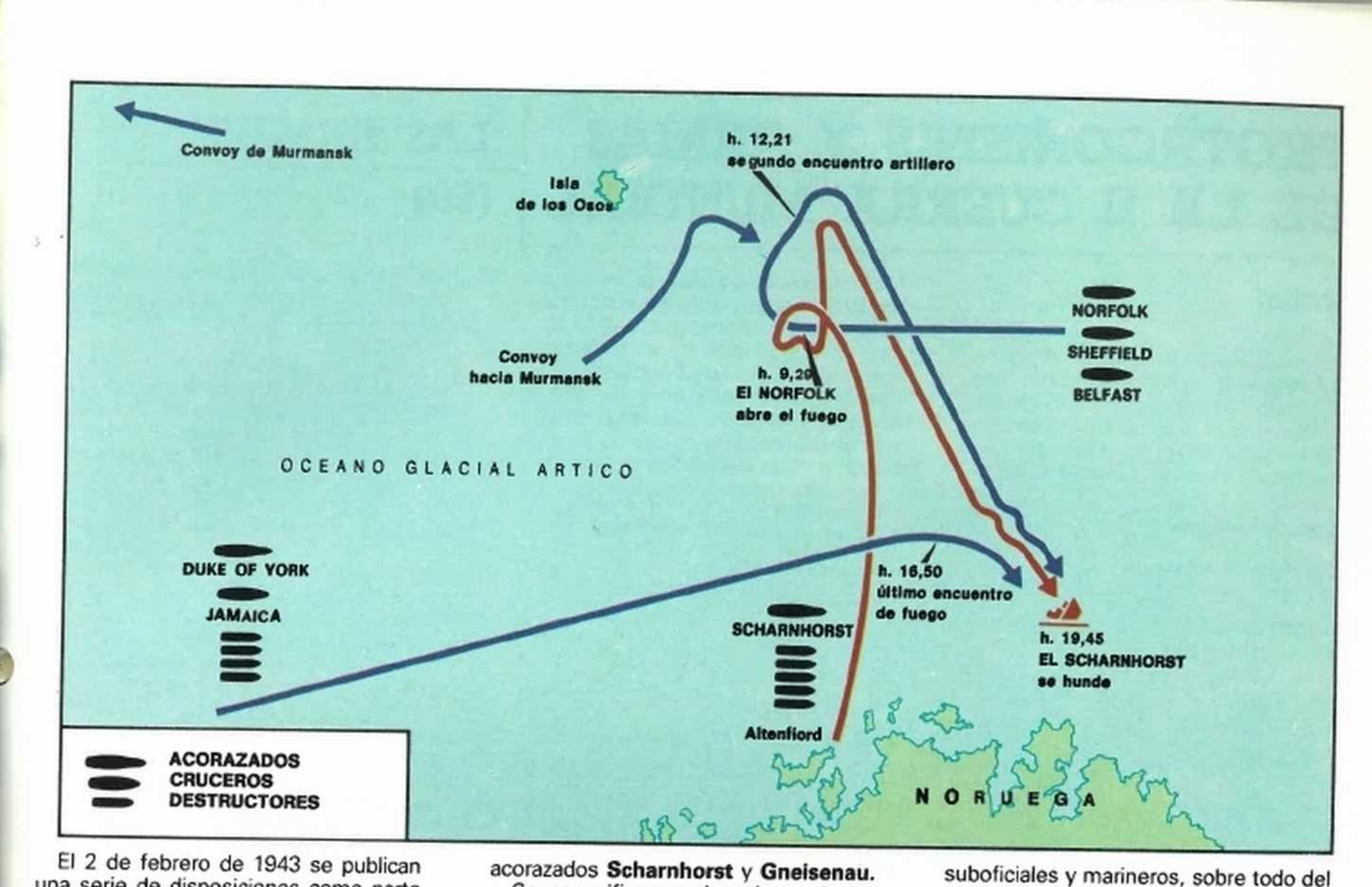
Crucero acorazado «Scharnhorst»

Botado en 1936, el crucero acorazado **Scharnhorst,** como su gemelo **Gneisenau,** era una de las unidades construidas con criterios modernísimos que debían constituir el nervio de la renacida Kriegsmarine. Tomaba el nombre de otro crucero acorazado que durante la primera guerra se había distinguido como una de las unidades más potentes y robustas de la escuadra de alta mar, y parecía, en efecto, que en esta guerra también el nombre del general Gerhard von Scharnhorst se mantendría en alto. Ya al inicio de la guerra la nueva unidad había empezado a crearse fama: el 23 de noviembre de 1939 había hundido a cañonazos al crucero auxiliar inglés **Rawalpindi,** y luego, junto con su gemelo **Gneisenau,** había sido empleado para la guerra corsaria en el océano Atlántico. Los resultados habían sido buenos, porque durante una sola campaña las dos naves lograron hundir 22 unidades adversarias. Más tarde, el 12 de febrero de 1942, el **Scharnhorst,** esta vez junto con el **Prinz Eugen,** había forzado el canal en pleno día bajo los ojos de los ingleses para llegar a puertos alemanes partiendo de su base de Brest. La humillación fue grande para los ingleses, que desde los tiempos de la Armada Invencible no veían barcos enemigos en el canal. Después del éxito de su traslado se decidió que el **Scharnhorst** operaría, a partir de septiembre, como complemento del **Tirpitz** contra los convoyes aliados del Artico. Esta decisión fue fatal para el excelente barco, que después que los submarinos de bolsillo lograron averiar al **Tirpitz** inmovilizándolo durante varios meses, tuvo que combatir por sí solo. En el encuentro del 26 de diciembre de 1943, después del intento de interceptar el convoy JW 55B dirigido a Rusia, el **Scharnhorst** cayó en una trampa y se encontró frente al **Duke of York,** una de las más modernas unidades inglesas, con 10 cañones de 356 contra los 9 de 280 del crucero alemán. La lucha fue larga, pero al final, como era lógico, el **Scharnhorst** tuvo que sucumbir. A los oídos de los marineros de los destructores ingleses que surcaban la zona de hundimiento en busca de náufragos llegaron débilmente palabras de una vieja canción de la marina alemana. «En la tumba del marinero no florecen las rosas.» Eran 26 supervivientes de 1.900 hombres, que se mantenían unidos entre las olas y cantaban. Era cuanto quedaba de la tripulación del crucero. Ningún oficial se encontraba entre ellos.

Botado el 3 de octubre de 1936 en los astilleros de Wilhelmshaven.

Dimensiones	235 × 30 × 9,90 m.
Desplazamiento	38.900 t.
Motores	3 hélices; turbinas Brown Bovery en 3 ejes alimentadas por 12 calderas Wagner, con una potencia máxima de 160.000 HP.





El 2 de febrero de 1943 se publican una serie de disposiciones como parte del plan preparado por el jefe de la Marina alemana en cumplimiento de la orden cursada por Hitler para el desarme o la demolición de los barcos de guerra considerados por el Führer inútiles para una guerra moderna.

La primera disposición se refiere a la «cesación de todos los trabajos en acorazados, cruceros, pesados, cruceros ligeros, portaaviones y barcos para transporte de tropas, con excepción de las naves destinadas a la formación de adiestramiento. La cesación de los trabajos comprende también las armas y equipamiento previstos para estas naves, pero será regulada de modo que se impida que una interrupción inesperada de los trabajos llegue al exterior». Entre las naves que contempla esta disposición se encuentran los cruceros acorazados **Scharnhorst** y **Gneisenau.**

Se especifica en el conjunto de las disposiciones que «la potencia defensiva de los barcos **Tirpitz** y **Scharnhorst** para rechazar desembarcos del enemigo (Noruega); será también considerada más eficaz si fuese posible trasladar estos barcos en función de baterías pesadas móviles cada vez al epicentro de la lucha, más que montar sus torretas en un punto determinado de la costa donde tendrían sólo una eficacia limitada de carácter local».

Entre los barcos susceptibles de desarme se consideran aquellos que no son necesarios para el adiestramiento de las nuevas promociones de oficiales, suboficiales y marineros, sobre todo del arma submarina, y barcos cuyo empleo operativo será posteriormente necesario sólo por un limitado período de tiempo. Tal sería el caso del **Tirpitz** en Noruega y del **Scharnhorst** en el Báltico.

La disposición 5 indica que siguen en servicio en la fecha de su publicación (2 de febrero de 1943) los siguientes barcos operativos: En la zona de Noruega el **Tirpitz** hasta el otoño de 1943; el **Lützow** y el **Nürnberg** asta el 1 de agosto de 1943.

En la zona del mar Báltico el **Scharnhorst** hasta el 1 de julio de 1943; el **Prinz Eugen** hasta el 1 de mayo de 1943, luego nave de adiestramiento.

Autonomía	18.500 km.
Coraza	330 mm. en la línea de flotación,
	115 en la cubierta,
	355 en el puente de mando,
	362 (frontal) torres de grueso calibre,
	355 (frontal) torres de medio calibre
Armamento	9 cañones de 280 mm. (3 × 3)
	12 cañones de 150 mm. (4 × 2 + 4 × 1)
	14 cañones de 105 mm. (7 × 2)
	18 c. rápidos de 37 mm. (9 × 2)
	44 c. rápidos de 20 mm. (6 × 4 + 4 × 2 + 12 × 1)
	6 tubos lanzatorpedos de 533 mm. (2 × 3)
	4 aviones × 1 catapulta
Tripulación	1.900

Raeder, Erich

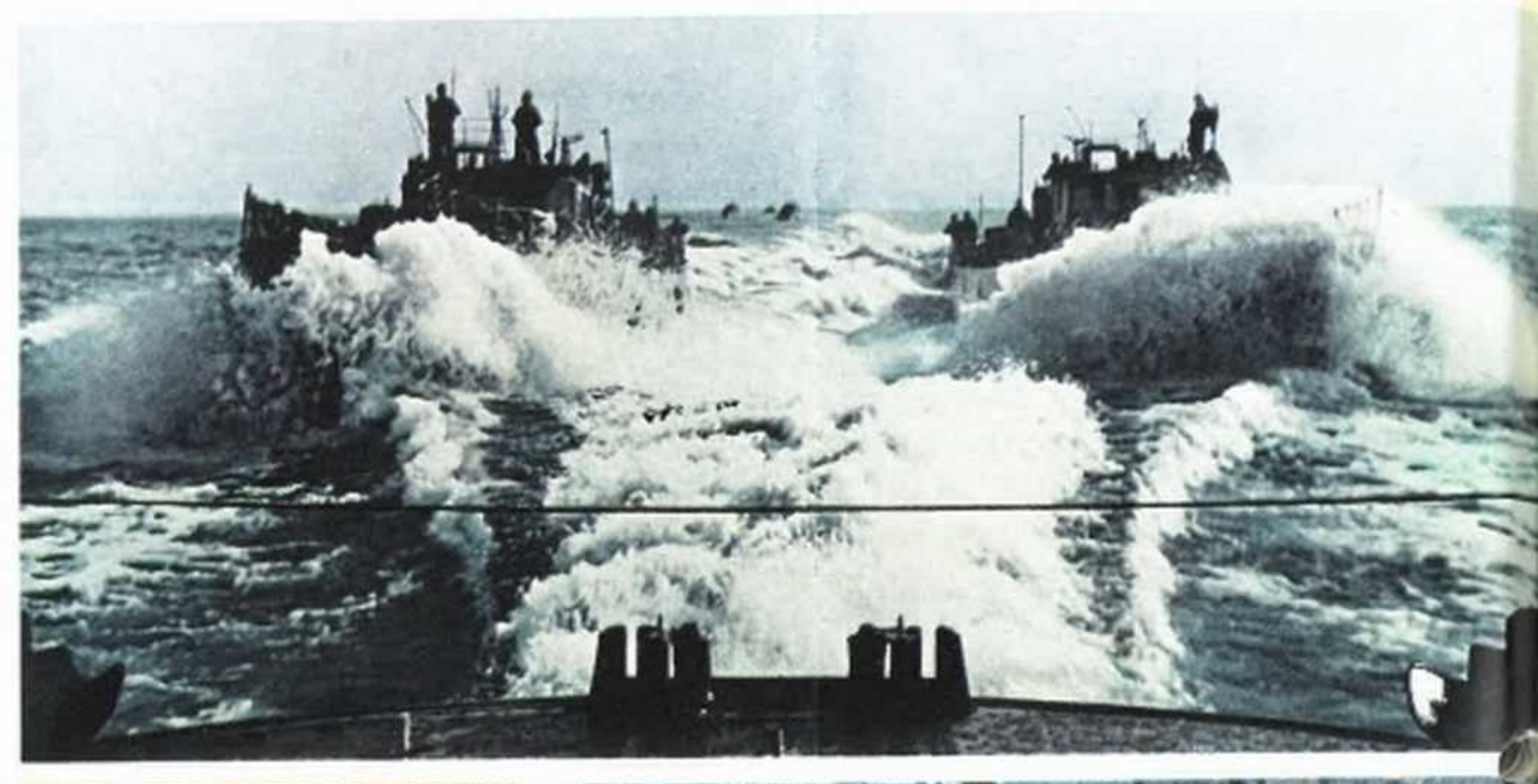
Ingresado muy joven en la Marina Imperial Alemana, participó en la Primera Guerra Mundial y tomó parte, entre otras, en la batalla de Jutlandia.

Ascendido a Almirante en 1928. Raeder tuvo un papel decisivo en el rearme naval de Alemania cuando subió al poder Hitler, violando de esta manera las cláusulas limitativas del Tratado de Versalles. En 1935, a la vez que lograba confirmar la fidelidad de toda la Marina alemana a las ideas nacional-socialistas, fue nombrado su comandante en jefe. El 20 de abril de 1936 logró el grado de Almirante General, y el 1 de abril de 1939 el de Gran Almirante, culminando su carrera bajo el punto de vista jerárquico.

Desde los primeros días de la Segunda Guerra Mundial dirigió personalmente el «Seekriegsleitung», y en 1940 propuso a Hitler, y luego dirigió la operación «Wesser-Übung», contra Noruega, operación que implicó a la casi totalidad de la Marina de guerra alemana. Su gran colaborador fue el Vicealmirante Karl Doenitz, que tomó el mando de todos los submarinos alemanes. Su estrella junto a Hitler empezó a declinar cuando trató de disuadir al Führer de la operación «Seelöwe», tal como se llamaba al desembarco de Inglaterra. Sus diferencias con Hitler se fueron acentuando precisamente cuando la Marina alemana de superificie comunicaba una derrota tras otra, y mientras Hitler aumentaba cada vez más su prestigio gracias a los éxitos de la guerra submarina.

El 30 de enero de 1943, Raeder presentó su dimisión. El motivo se encontraba en la decisión de Hitler de dedicar todos sus esfuerzos a la guerra submarina, descuidando y limitando al máximo la navegación de las naves de superficie, reducidas ya en ese período por desastrosos fracasos en el mar Báltico.

Le sucedió en el cargo el Almirante Doenitz. Raeder fue nombrado Almirante Inspector de la Marina de Guerra, y conservó este cargo puramente honorífico hasta el final de la Segunda Guerra Mundial. Capturado por los aliados, fue procesado por el Tribunal de Nüremberg y el 11 de octubre de 1946 condenado a prisión perpetua. Quedó en libertad en el año 1955.



Derecha, arriba: La marina alemana era mucho más débil que la británica. En la fotografía, los dragaminas mantienen libre el acceso a los puertos alemanes.

Derecha, centro: Colocación de barreras antisubmarinas.

Derecha: El Almirante Raeder, con Hitler.

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LAS ARMAS (50)

Abdiel

El crucero minador británico de la clase **Adventure** de 6.574 toneladas, que había sido completado en 1927, era demasiado grande y demasiado lento para poder realizar una ofensiva. De ahí que a los barcos de la clase **Abdiel** que fueron construidos para operar en solitario en aguas enemigas se les proporcionara una silueta relativamente reducida y gran velocidad incluso en navegación continuada, así como el armamento adecuado para defenderse de ataques aéreos y marítimos. Las armas del primer grupo de cruceros rápidos minadores de la clase **Abdiel** fueron consideradas de corto alcance, por lo que se rectificaron en el segundo grupo, que disponían también de un mejor armamento antiaéreo.

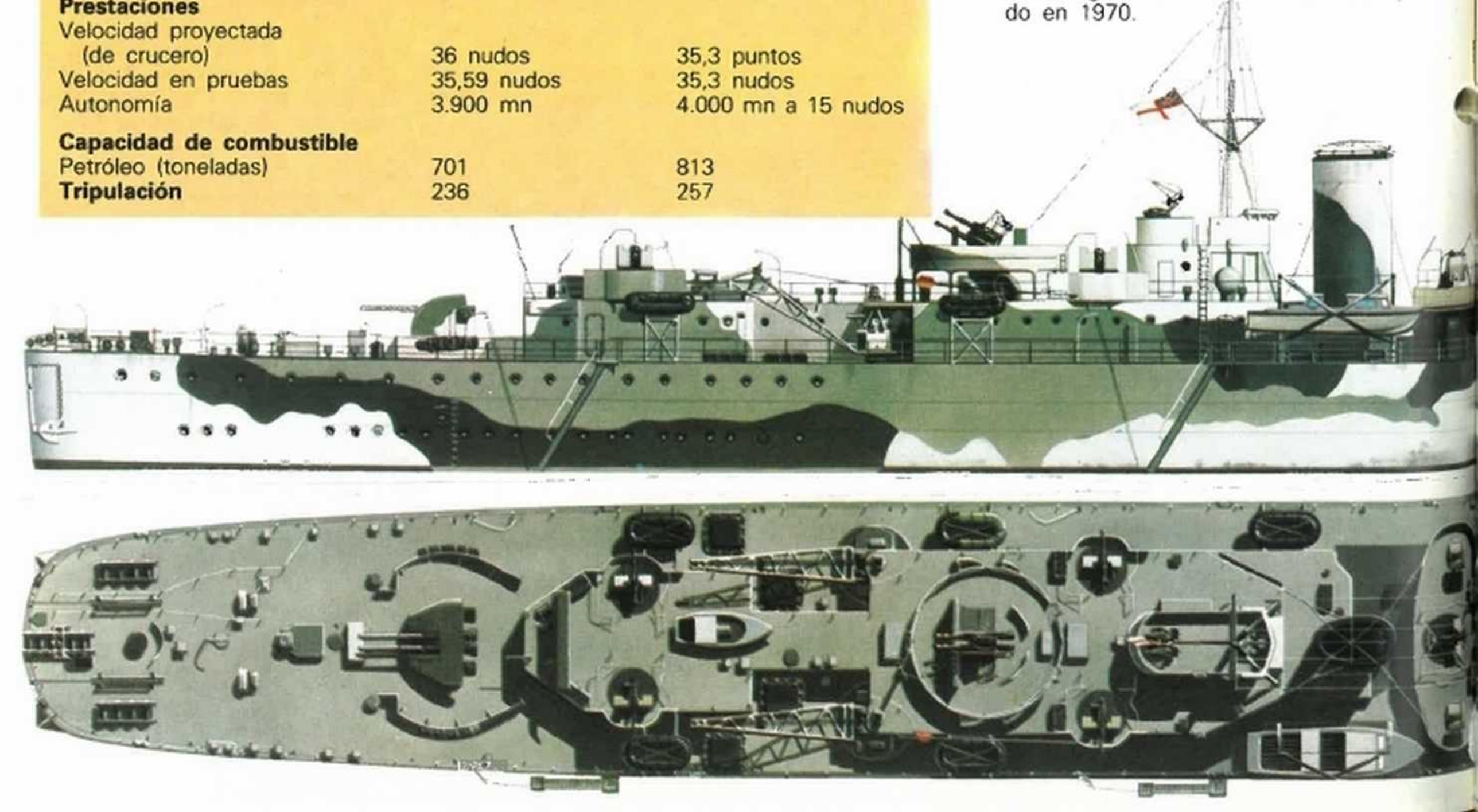
A pesar de que estos cruceros habían sido proyectados para alcanzar los 39,75 nudos en condiciones de poca carga, su característica más importante consistía en su capacidad para mantener durante largos períodos, y en condiciones razonables, una velocidad de 35-36 nudos. Proyectados únicamente para ofensivas de sembrado de minas, su elevada velocidad y espaciosa cubierta de minas hacían de ellos valiosísimos transportes rápidos. Fueron famosos por sus actividades como transportes de suministros en el Mediterráneo, sobre todo a Malta.

El **Welshman** fue torpedeado por el submarino alemán U-617 mientras cumplía una misión, y el **Latona** se hundió después de un ataque aéreo sin que hubiera tenido la oportunidad de sembrar ni una mina. Sin embargo, el resto de las unidades de la clase **Abdiel** sembraron importantes campos.

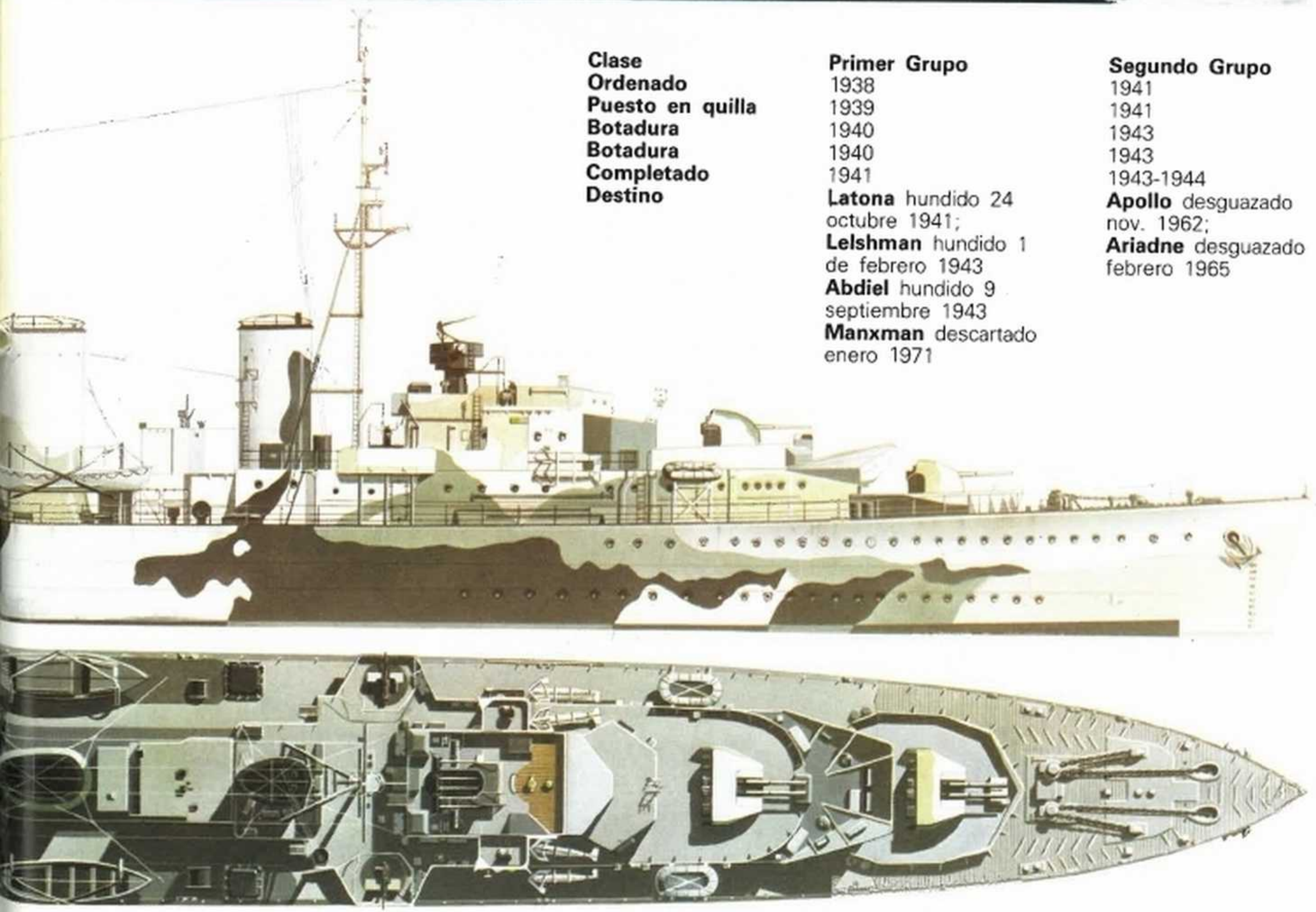
El Abdiel se hundió a causa de la explosión de una mina magnética en el puerto de Taranto.

En la posguerra los buques de la clase supervivientes se utilizaron en su mayoría como buques insignia. El **Manxman** se convirtió en un barco de apoyo contraminador entre 1960 y 1963 y de nuevo en un buque-escuela de oficiales ingenieros en 1969. Quedó retirado en 1970.

Desplazamiento	**Manxman tal como fue proyectado**	**Apollo tal como fue proyectado**
Estandar (toneladas)	2.692	2.692
A plena carga (toneladas)	4.064	4.100
Dimensiones		
Eslora (entre perpendiculares)	122,3 m.	122,3 m.
(total)	127,6 m.	127,6 m.
Manga	12,2 m.	12,2 m.
Calado (máximo)	4,65 m.	4,9 m.
Armamento		
Cañones		
102 mm.	6	4
pom-pom cuádruple (40 mm.)	1	—
40 mm.	—	4
20 mm.	—	12
Cuádruple 12,7 mm.	2	—
Capacidad minadora	156	156
Maquinaria		
Calderas (tipo)	Almirante (3 tambores)	
(número)	4	
Máquinas (tipo)	Turbinas Parsons	
Hélices	4	
Potencia total SHP		
Proyectada	72.000	
Prestaciones		
Velocidad proyectada (de crucero)	36 nudos	35,3 puntos
Velocidad en pruebas	35,59 nudos	35,3 nudos
Autonomía	3.900 mn	4.000 mn a 15 nudos
Capacidad de combustible		
Petróleo (toneladas)	701	813
Tripulación	236	257



	Primer Grupo	Segundo Grupo
Clase		
Ordenado	1938	1941
Puesto en quilla	1939	1941
Botadura	1940	1943
Botadura	1940	1943
Completado	1941	1943-1944
Destino	**Latona** hundido 24 octubre 1941; **Lelshman** hundido 1 de febrero 1943 **Abdiel** hundido 9 septiembre 1943 **Manxman** descartado enero 1971	**Apollo** desguazado nov. 1962; **Ariadne** desguazado febrero 1965



PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LOS ALMIRANTES (11)

Ramsay, Bertran

Al comienzo de la II Guerra Mundial el almirante Ramsay era comandante del departamento de Dover, en el Canal de la Mancha, y después de la derrota de Francia tuvo la misión de organizar la evacuación del Cuerpo Expedicionario Británico rodeado en Dunkerque. Especializado en los estudios de desembarco con medios anfibios participó en la planificación de los desembarcos en Africa septentrional (tuvo el papel de jefe de la sección de operaciones navales de Cunningham) y en Sicilia. En esta segunda operación participó directamente en julio de 1943 como comandante de la Task Force oriental (la occidental fue mandada por el vicealmirante H. K. Hewin), dependiendo del almirante A. B. Cunningham, comandante en jefe de la flota.

En esta operación Ramsay tuvo la responsabilidad de un total de 795 unidades navales. Realizó los desembarcos entre Cabo Passero y Cassibile al sur de la ciudad de Siracusa.

Con vistas al desembarco en Normandía, Ramsay, ascendido a Almirante, fue nombrado comandante supremo naval, dependiendo directamente de Eisenhower y teniendo como colaboradores al contralmirante A. G. Kirk (comandante de la Fuerza Naval Occidental) y Philip Vian (comandante de la Fuerza Naval Oriental) que en el Día D realizaron respectivamente los desembarcos en las playas de Omaha y Utha, y en las playas de Gold, Juno y Sword. Ramsay había dirigido con competencia y precisión el transporte a Normandía desde Inglaterra de un millón de hombres y toneladas de material, provisiones, equipos y armas.

Ramsay murió el 2 de enero de 1945 en un accidente aéreo en el cielo holandés sobre Breskens, mientras se dirigía a Amberes para verse con el mariscal Montgomery.

Derecha: El almirante Bertran Ramsay.

Bajo estas líneas: Un momento de la evacuación de las tropas británicas de Dunkerke.

Yamamoto, Isoroku

Nació cuando su padre, un pequeño burgués de provincia, tenía ya cincuenta y seis años, edad avanzada incluso para un japonés y especialmente en el año 1884. El orgullo del padre fue de tal naturaleza que le indujo a poner a su hijo llegado con tanto retraso el nombre de «Cincuenta y seis». Este es en realidad el significado de la palabra Isoroku, un nombre que el futuro almirante nipón trató de llevar con desenvoltura toda su vida. A los dieciséis años Isoroku Takano entró en la Academia Naval de Iroshima. Era el comienzo del siglo y Japón se asomaba a la escena del Mundo Moderno con la firme intención de asumir un papel de importancia entre las grandes potencias mundiales.

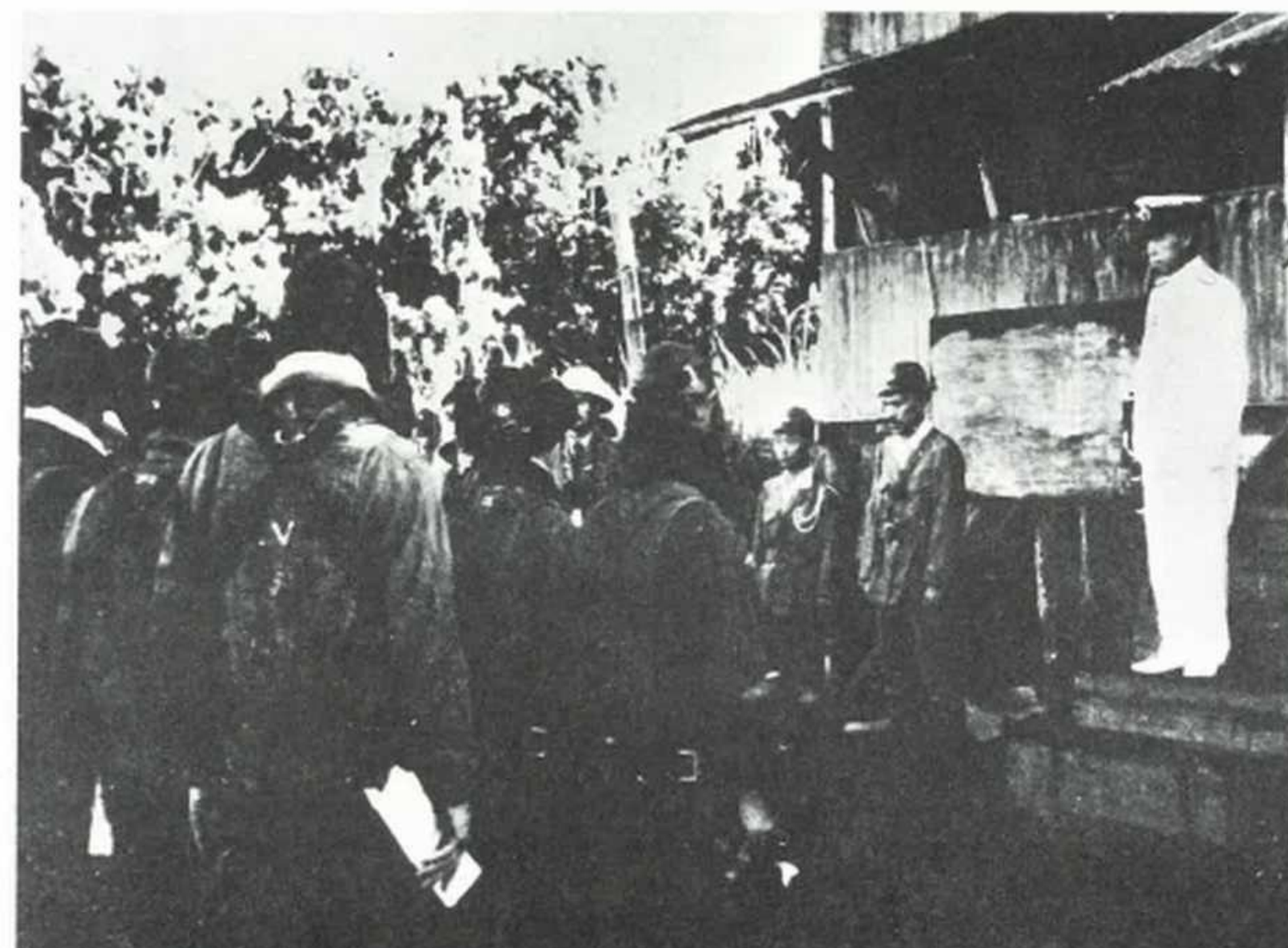
El joven Takano era un muchacho robusto y fornido con destacadas actitudes modernas. Le gustaban la comida, las chicas, los juegos de azar, la lengua inglesa (indispensable pasaporte para salir de la «provincia» japonesa) y el deporte.

Participó en la guerra ruso-japonesa donde recibió su bautismo de fuego en la rapidísima batalla donde el almirante Togo consiguió hundir a la flota del Báltico rusa. Poco después murieron sus padres y fue adoptado por la familia Yamamoto de la que recibió el nuevo apellido. Al terminar la guerra Yamamoto se impuso como uno de los artífices del nuevo Japón. A los 38 años fue enviado a Harvard, en Estados Unidos, para perfeccionar su cultura. Entre las ideas que allí recibió se encontraba la de la importancia de que la Marina dispusiese de aviación propia y la intuición de que la nave más importante del próximo futuro sería el llamado portaaviones.

En 1925 regresa a Estados Unidos como agregado naval en la Embajada de su país. Al cabo de diez años, en Tokio, organiza la construcción de la nueva flota japonesa, que se basa sobre todo en la superioridad asegurada por los portaaviones.

En 1941 es encargado de elaborar los planes para el ataque por sorpresa contra la base naval norteamericana de Pearl Harbor. Es él quien da la orden de ataque y también el primero en darse cuenta de que el fallido hundimiento de los portaaviones estadounidenses ha reducido considerablemente el resultado del ataque.

En 1942 ordena el ataque para la conquista del islote de Midway previendo que los norteamericanos se defenderán con los portaaviones de modo que será posible hundirlos. Pero la consecuencia de la batalla es adversa a Japón. Al año siguiente, en 1943, el avión que transporta al almirante Yamamoto hacia una base de las Salomón es derribado por los americanos.



Derecha, arriba: El almirante Isoroku Yamamoto, comandante en jefe de la flota japonesa, fotografiado con algunos oficiales de su Estado Mayor.

Derecha: Yamamoto habla a los pilotos japoneses que van a partir hacia Guadalcanal. Es el año 1943.

Acorazado «Yamato»

En noviembre de 1930 comenzó en Londres la Conferencia Naval, durante la cual representantes de las mayores potencias del momento se iban a poner de acuerdo sobre la futura fisonomía que debían asumir sus respectivas marinas de guerra. Sin embargo no se llegó a un acuerdo entre los participantes, y se logró un efecto contrario al previsto, ya que se produjo un incremento en la carrera de armamentos navales. En 1932 había fracasado la Conferencia del Desarme, en 1934 se malogró una tentativa de acuerdo italo-francés, y también en 1934 Japón denunció los acuerdos de Washington y de Londres. Al año siguiente, en 1935, Alemania conseguía anular las cláusulas limitadoras del Tratado de Versalles.

Todos intentaban potenciar al máximo sus marinas de guerra con las más modernas unidades, las mejor armadas y las más grandes que se pudieran construir. Pero en este último terreno la palma se la llevaron indiscutiblemente los japoneses que ya en 1934 había empezado a estudiar una nueva clase de cuatro enormes unidades que deberían ser (y lo fueron aunque sólo se construyeron dos) las más grandes unidades jamás botadas en el mundo, el «Yamato» y el «Musashi» entraron en servicio en 1941 y 1942, y el «Shinano» fue convertido en portaaviones, mientras que la cuarta unidad no fue acabada por causa de la guerra.

Se trataba de verdaderos monstruos del mar, de dimensiones y desplazamiento muy poco inferiores a los de los modernos portaaviones nucleares. Estaban armados de potentísimos cañones de 460 mm. capaces de lanzar un proyectil de 1.350 kg. a casi 38 kilómetros de distancia. Estos cañones podrían incluso abrir fuego antiaéreo, empleando proyectiles especiales, cada uno de los cuales estallaba sembrando alrededor en el aire hasta 6.000 balas incendiarias de 25 mm. También el blindaje era extraordinariamente efectivo, y la protección subacuática a contracarena era excelente.

Nada de esto va a impedir que los dos magníficos navíos desaparezcan sin ni siquiera tener la oportunidad de dar una prueba de su potencia al enemigo.

El «Yamato» se hundirá el 7 de abril de 1945 después de haber sido alcanzado por más de 11 torpedos y al menos seis bombas aéreas de grueso calibre que destrozaron el coloso del mar. Las unidades de escolta que sobrevivieron a la batalla recuperaron sólo 140 de sus 3.500 hombres.

Puesta la quilla el 4 de noviembre de 1937. Su botadura tuvo lugar el 8 de julio de 1940 en el arsenal de Kure y entró en servicio el 16 de diciembre de 1941.

Dimensiones	263 × 38,9 × 10,8 m.
Desplazamiento	72.809 toneladas a plena carga
Motores	Cuatro hélices turbinas de engranaje para 154.000 HP
Velocidad máxima	27,5 nudos

La mañana del 24 de octubre el almirante Kurita se encontraba en el puente de mando del superacorazado **Yamato,** a la cabeza de la flota nipona que navegaba hacia el estrecho de San Bernardino, cuando fueron atacados por una incursión de aviones norteamericanos. La armada japonesa había sido ya descubierta por los submarinos norteamericanos que habían hundido el **Atago** y el **Maya,** pero Kurita no había dudado un instante en llevar su flota ante Samar y Leyte para aniquilar allí, con una decisiva batalla de superficie, a la flota americana que apoyaba al contingente de desembarco. También tenía que destruir, con las andanadas de sus piezas, las cabezas de puente y devolver las Filipinas al Japón. Al almirante le ponía de buen humor la esperanza de que la trampa tendida a los americanos por los «portaviones-cebo» funcionara bien, y sobre todo el hecho de que formaban parte de su flota los dos mayores acorazados que se habían construido nunca, el **Yamato.** Cuando se decidió construir los dos superacorazados, violentas polémicas habían dividido a los altos jefes de la marina nipona. Había quien sostenía que la era de los acorazados se había terminado y que hacía falta construir sólo portaviones. Pero la decisión había sido salomónica: se construirían al menos dos acorazados y numerosos portaaviones. El **Yamato** desplazaba en vacío más de 64.000 toneladas, y tenía de largo más de un cuarto de kilómetro. Podía desarrollar una velocidad de 27,5 nudos, disponía de nueve cañones de 460 mm., de seis cañones de 155 mm., de veinticuatro cañones antiaéreos de 127 y 70 mm., más ciento cincuenta piezas de tiro rápido de 25 mm. Embarcaba una tripulación de 3.332 hombres. Gemelo del **Yamato,** el **Musashi** era más moderno, habiendo entrado en servicio un año después. Sus cañones eran también las piezas embarcadas más grandes que había en el mundo, cargados con especiales proyectiles explosivos llamados «sanshiki-dan»». Con el **Yamato,** el **Musashi** era considerado inhundible. Pero aquella mañana del 24 de octubre los ataques aéreos americanos lograron la increíble empresa de hundir al **Musashi.**

Pareció que el **Yamato** había sido alcanzado, pero el navío almirante emergió ileso de los surtidores de agua que se levantaban en torno. Todas las baterías antiaéreas disparaban levantando una barrera de fuego en torno a las naves, pero inesperadamente dos explosiones hicieron estremecerse al **Musashi.** Había sido alcanzado por una bomba y un torpedo.

Del **Yamato** respondieron que el **Musashi** debía abandonar la zona de batalla, escoltado por dos destructores. La inclinación a la izquierda se acentuaba cada vez más, aunque todo el personal estaba en la parte de popa y hacia allí se había acarreado cuanto fue posible mover. Del **Yamato** hicieron saber que el **Musashi** debía encallar en la isla más próxima «para transformarse en una batería terrestre».

Coraza	410 mm. en línea de flotación. 197 en cubierta. 500 en la torre de mando. 648 en las torres de grueso calibre.
Armamento	Nueve cañones de 460 (3 × 3). Seis cañones de 155 (3 × 2). 24 entre piezas de 127 y 70 (dobles, antiaéreas. 150 ametralladoras de 25 (triples, dobles y simples), antiaéreas. Seis aviones × 2 catapultas.
Tripulación	3.500 (aproximada).

Destructores de la clase C de la marina británica

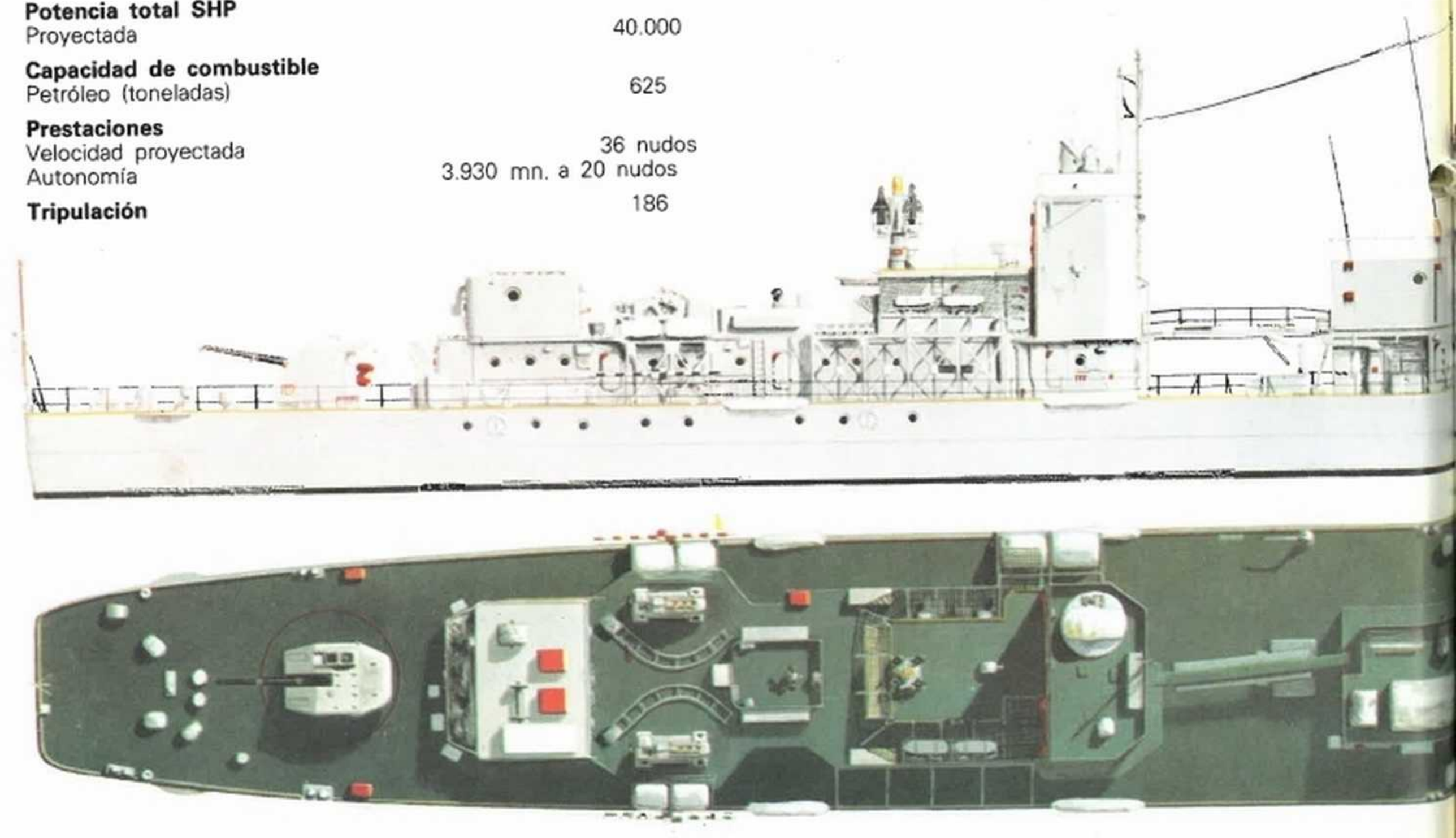
Los destructores de la clase C de la armada británica, distribuidos en orden a su clasificación en cuatro grupos de ocho barcos cada uno de ellos, cumplieron un importante papel en los últimos años de la segunda guerra mundial.

Son nombres destacados de la clase los de las siguientes unidades: **Cavalier** y **Caprice,** del grupo CA; **Charity** y **Chivalrous,** del grupo CH; **Cossack** y **Cintest,** del grupo CO; **Crispin** y **Cronwell,** del grupo CR.

El grupo CH tenía un director de fuego mejorado y una control remoto para el armamento principal.

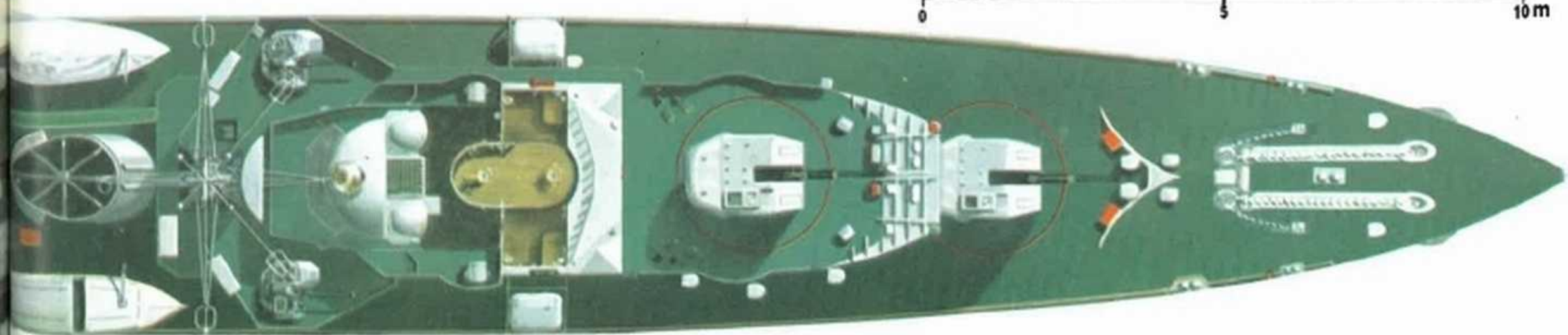
Aunque las unidades de la clase J tenían un diseño excelente resultaban demasiado complicados para que se pudieran producir en una situación de emergencia nacional.

	Grupo CA en origen	«Cavalier» en 1973
Desplazamiento		
Estándar (toneladas)	1.737	2.140
A plena carga (toneladas)	2.570	2.793
Dimensiones		
Eslora:		
(entre perpendiculares)	103,5 m.	103,5 m.
(en la línea de flotación)	106,7 m.	106,7 m.
(total)	110,6 m.	110,6 m.
Manga	10,9 m.	10,9 m.
Calado (máximo)	5,2 m.	5,2 m.
Armamento		
Cañones:		
114 mm.	4	3
40 mm.	2	4
20 mm.	6	—
Misiles:		
Seacat SAM		
Lanzador cuádruple	—	1
Tubos lanzatorpedos 533 mm.	8	—
Armas A/S:		
Mortero de triple tubo Squid	—	2
Máquinas		
Calderas:		
(tipo)	Admiralty tres tambores	
(número)	2	
Máquinas (tipo)	Turbinas engranadas Parsons de reducción sencilla	
Hélices	2	
Potencia total SHP		
Proyectada	40.000	
Capacidad de combustible		
Petróleo (toneladas)	625	
Prestaciones		
Velocidad proyectada	36 nudos	
Autonomía	3.930 mn. a 20 nudos	
Tripulación	186	



Los barcos de la clase CA eran iguales a los de la clase Z. La clase CH se diferenciaba por tener un director mejorado y un control remoto para los cañones de 114 mm. Las clase CO y CR eran repetición de la CH.

Los CA fueron los últimos supervivientes de la Marina Británica, ya que permanecieron un largo período en reserva. Los barcos de la clase C eran realmente demasiado pequeños para llevar un adecuado armamento antiaéreo y un equipo de radar moderno. Por este motivo los destructores británicos subsiguientes fueron considerablemente mayores.



VIAN, Philip

Al comienzo de la Segunda Guerra Mundial, Philip Vian, con el grado de capitán de navío destacó enseguida por un episodio que tuvo mucho eco. Estaba al mando del destructor «Cossack» y tuvo ocasión de interceptar al mercante alemán «Altamerk», donde se encontraban embarcados 300 marinos británicos que habían sido capturados por el acorazado «Graf Spee» durante su correría corsaria por el Atlántico.

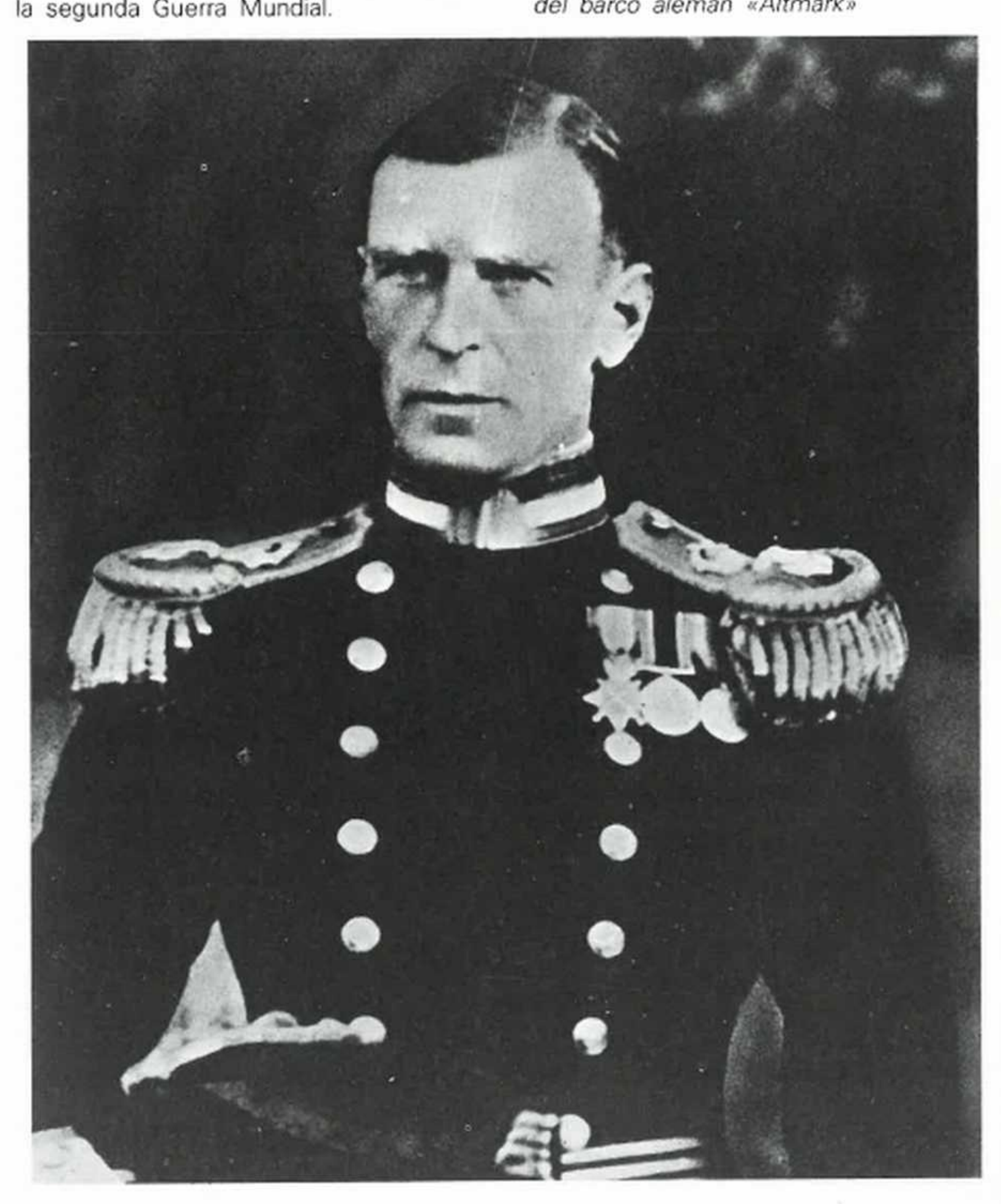
Para evitar la captura, el «Altmark» se había refugiado en un fiordo de Noruega central. A pesar de ello, Vian no dudó en enviar a sus hombres al abordaje provocando un incidente diplomático y liberando a los 300 marinos británicos. En mayo del mismo año 1940 participó en la evacuación británica de Namsos, y un año después, en mayo de 1941, se distinguió en la caza del acorazado alemán «Bismarck» al mando de la 4.ª Flotilla de Destructores. En julio de 1941 efectuó con éxito una excursión a las Spitzbergen.

Con posterioridad estuvo destinado en el Mediterráneo, donde protagonizó muchas acciones escoltando convoyes que iban desde Alejandría a Tobruk y Malta, participando especialmente en la primera batalla de la Sirte y en la segunda batalla de la misma zona.

El Almirantazgo británico le envió desde el Mediterráneo al Indico, donde se encontraba la Flota Oriental, concretamente al mando de la escuadrilla de portaaviones con base en Trincolmales, en la isla de Ceilán. Desde allí el futuro Almirante Vian dirigía incursiones navales contra Sumatra. Entró a formar parte de la flota británica del Pacífico en Australia, contribuyendo de este modo a la fase final de la guerra del Pacífico especialmente en Okinawa.

Hacia finales de 1945 fue segundo comandante de la Flota del Pacífico. Un año después fue nombrado Lord del Mar. Fue considerado por los británicos como el más impetuoso comandante británico de la segunda Guerra Mundial.

El almirante Philip Vian, que estaba al mando del destructor «Cossack», en la época en que ordenó el abordaje del barco alemán «Altmark»



Toyoda, Soemu

Con la derrota sufrida en el mar de Filipinas, al oeste del archipiélago de las Marianas, el Estado Mayor japonés sabía que se habían perjudicado considerablemente las posibilidades de victoria. Los aliados habían logrado franquear la barrera defensiva externa que Tokio siempre había considerado inexpugnable. El Imperio nipón —o mejor, el área de prosperidad de la gran Asia oriental, como preferían llamarlo— podía seguir existiendo solamente si era capaz de garantizar sus aprovisionamientos de materias primas (especialmente de petróleo), sin las que no tendría posibilidad alguna de sobrevivir. Los aliados amenazaban ya de cerca las rutas de aprovisionamiento, y esto significaba que el Japón sería estrangulado. No hay que olvidar que el Japón había comenzado la guerra proclamando su derecho a un «espacio vital» en Extremo Oriente. País industrializado, pero pobre en materias primas, el Japón —como, en Europa, la Italia de Mussolini— había decidido procurarse los medios de superar la competencia de otras naciones asegurándose de alguna manera «un lugar bajo el sol». Para el Japón este espacio vital estaba representado por China (un inmenso país a merced de las potencias capitalistas, interesadas en sus grandes mercados) y por otras naciones explotadas por las potencias colonialistas: Filipinas (bajo mandato USA), Indochina (colonia francesa), Birmania (colonia británica), Indonesia (colonia holandesa e inglesa) y, finalmente, Australia y la India (perlas del Imperio británico).

Agitando el estandarte de la independencia y del rescate de Asia, el Japón había expulsado a las potencias coloniales de casi todo el Extremo Oriente, deteniéndose en el umbral de la India y de Australia. Para los países ocupados no se había tratado de una liberación, sino de una ocupación aún más dura. Sin embargo, esto había sucedido —decían los japoneses— por la necesidad de ganar la guerra.

A tres años del comienzo de la guerra nadie se hacía ya ilusiones, porque los generales nipones sentían el aliento del enemigo en la nuca.

La realidad es que Hirohito, contrario de siempre a la guerra, estaba tratando de provocar una solución negociada de la contienda para evitar una catástrofe aún más terrible que la que estaba ya desangrando al país. Sin embargo, los generales no parecían de la misma opinión y se engañaban sobre la posibilidad de trastocar la situación. En Tokio se realizaron febriles consultas, y de éstas surgió el «Plan Sho», acaso el más desesperado que el Alto Mando nipón elaboró nunca.

El proyecto partía del presupuesto de que MacArthur desembarcaría sus marines en Filipinas —presumiblemente en la isla de Samar o en la de Leyte—, y que en apoyo de este desembarco acudiría toda la flota del Pacífico, con sus portaaviones pesados y ligeros, sus acorazados y sus cruceros. Los japoneses tenían que impedir por todos los medios posibles que este desembarco se lograse, porque, como hemos dicho, de conseguirlo las posibilidades de supervivencia del Imperio se reducirían de modo drástico.

Por desesperado que fuese, el «Plan Sho» parecía un signo de esperanza. Cuando lo firmó, el almirante Soemu Toyoda no dejó de señalar que con aquel nombre de buen augurio («Sho» significa victoria) el plan funcionaría sin ninguna duda. No se sabe lo sincero que sería este optimismo, pero hay que decir que la Oficina de Operaciones del Almirantazgo japonés había hecho todo lo posible por asegurar, al menos sobre los mapas, el éxito del plan.

Toyoda había dispuesto que dos escuadras japonesas, procedentes de Singapur, se arrojarían sobre la flota americana apareciendo de improviso a sus flancos tras

Sobre estas líneas: El almirante Soemu Toyoda, inventor del «Plan Sho» en el que estaban depositadas las últimas esperanzas niponas.

Abajo: El crucero de 13.000 toneladas «Atago», gemelo del «Maya», que fue hundido la mañana del 23 de octubre de 1944.

haberse acercado a las Filipinas desde occidente.

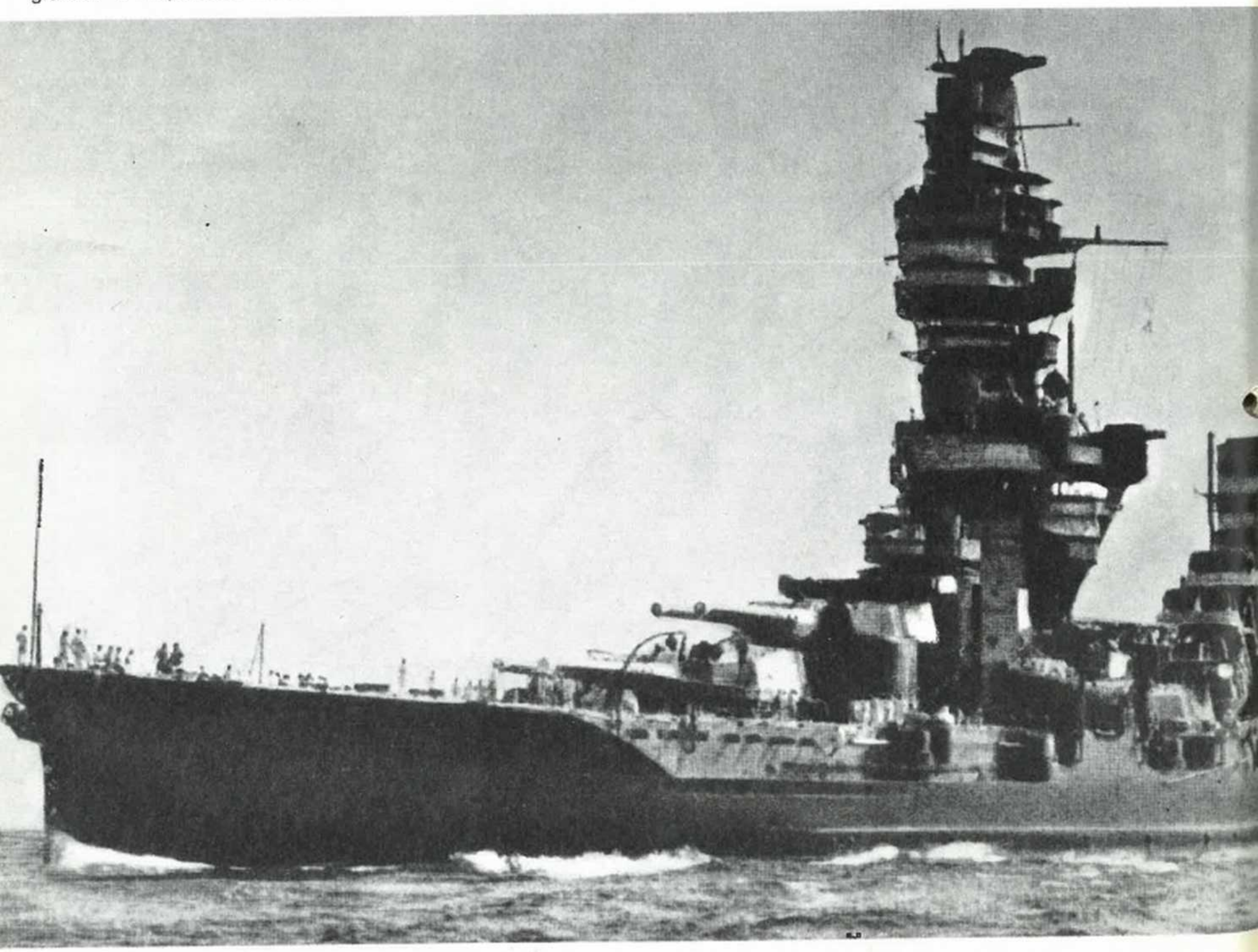
Una tercera escuadra nipona llegaría, por el contrario, del norte y navegaría por las costas occidentales de Luzón y Mindoro para alcanzar Leyte, pasando al sur de la isla de Negros.

A la evidente desesperación del «Plan Sho» (su denominación completa era «Operación de la Victoria», es decir, «Shogo») correspondía un comprensible optimismo americano. La flota de Nimitz sabía que tenía ya superioridad absoluta frente a la nipona. Los astilleros americanos producían barcos, y las fábricas aviones, a un ritmo bastante superior al que normalmente podía necesitar el enemigo para destruirlos.

Sin contar con que los japoneses estaban pagando ya el precio del despilfarro sin control que habían hecho en la primera parte de la contienda, cuando habían arrojado a la lucha aviones y pilotos sin preocuparse de las pérdidas que abrían grandes e irreparables huecos en sus efectivos. Se habían figurado que era posible contar con refuerzos, pero no se había calculado que si los aviones podían ser fabricados en serie, bastante más difícil era preparar rápidamente pilotos capaces. Se intentó abreviar el tiempo de entrenamiento de los hombres, pero el resultado fue desastroso. Arrojados demasiado pronto a la lucha, los jóvenes pilotos murieron en número cada vez mayor, arrastrando también en su ruina a los nuevos aviones.

Una vez más, en aquel otoño de 1944 los planes americanos coinciden con los japoneses, y dos grandes adversarios se esperan en el momento justo y en el lugar justo. Incluso la fecha del desembarco en el litoral de Leyte, decidida por parte americana para el día 20 de octubre, coincide con las previsiones niponas. Precisamente basándose en esas previsiones se ordena desde Tokio a las cuatro escuadras navales hacerse a la mar a fin de estar preparadas para las citas fijadas por el minucioso «Plan Sho». Así zarpan los portaaviones del almirante Tokusaburo Ozawa, destinados a servir de cebo al enemigo, tomando rumbo al sur hacia cabo Engaño. De la rada de Linnga, cerca de Singapur, parte la segunda flota nipona del almirante Jurita, formada por cinco acorazados —el «Musashi», el «Yamato», el «Nagato», el «Kongo» y el «Haruna»—, diez cruceros pesados y una veintena de destructores. De Nagasaki parte la escuadra del almirante Shima: dos cruceros pesados, un crucero ligero y siete destructores. Y de Singapur parte la flota del sur, a las órdenes de Nishimura, constituida por dos acorazados y un crucero —el «Yamashiro», el «Fuso» y el «Mogami»—, además de cuatro destructores. El fracaso del plan de Toyoda iba a suponer un vuelco irreversible en la guerra del Pacífico.

El viejo acorazado «Fuso», que fue hundido por las andanadas de las unidades americanas en la trágica noche de Surigao, junto con otras tres grandes unidades.



El crucero japonés «Nachi», de la clase Ashigara, bajo bombardeo en la bahía de Manila, en 1944.

El «USS Idaho» (BB42) de la clase Mississippi, bombardeando las playas de Okinawa, en 1945.

EX LIBRIS Scan Digit

The Doctor

http://thedoctorwho1967.blogspot.com.ar/

http://el1900.blogspot.com.ar/

http://librosrevistasinteresesanexo.blogspot.com.ar/

https://labibliotecadeldrmoreau.blogspot.com/

DOSSIER

ARMAMENTO Y PODER MILITAR

8

sarpe